



**COALITION
FRET FERROVIAIRE**
CONTRIBUTION POUR ATTEINDRE
LES OBJECTIFS DE REPORT MODAL
VERS LE FRET FERROVIAIRE

FÉVRIER 2022



1^{er} COP URGENCES CLIMATIQUE ET SOCIALE
CENTRE-VAL DE LOIRE
de l'ambition à l'action

AXERREAL
La terre, les hommes, le futur



SOMMAIRE

POURQUOI UNE COALITION SUR LE FRET FERROVIAIRE (CFF) AU SEIN D'UNE COP REGIONALE ?.....	3
PARTIE I – LES GRANDS ENJEUX IDENTIFIES POUR UN FRET FERROVIAIRE PERFORMANT, COMPETITIF ET VERTUEUX	6
1. DES ENJEUX DE PROPOSITIONS DE SERVICES FERROVIAIRES	6
1.1. UNE EXPRESSION FORTE DU BESOIN DE FRET FERROVIAIRE	6
1.2. UNE COMPLEXITE DU FERROVIAIRE A EXPLIQUER.....	8
1.3. UNE AMELIORATION INDSIPENSABLE DU DIALOGUE SOCIAL.....	10
1.4. DES INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES ET ORGANISATIONNELLES A FAVORISER	12
2. DES ENJEUX D'AMENAGEMENT REGIONAL ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE	14
2.1. UN ELAN GENERAL DE DEFENSE OU DE RETOUR DU FRET FERROVIAIRE POUR UN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE EQUILIBRE	14
2.2. UN NIVEAU D'ACTION DES TERRITOIRES SOUS-ESTIME ET A RENFORCER.....	16
ZOOM : L'importance de la connexion au réseau national et européen	17
2.3. UNE UTILISATION DE LIGNES EXISTANTES INSUFFISANTE DU FAIT DE CAPACITES TECHNIQUES PERFECTIBLES	19
3. DES ENJEUX SUR LES POINTS D'ENTREES AU RESEAU FERROVIAIRE	21
3.1. DES ETUDES SUR LES EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS TROP LONGUES.....	21
3.2. DES ZONES LOGISTIQUES NON EMBRANCHEES GENERATRICES DE FLUX	22
3.3. UNE CARTOGRAPHIE DES ENTREES SUR LE RESEAU FERROVIAIRE EN CENTRE-VAL DE LOIRE..	24
ZOOM : Plateformes de transport combiné.....	27
PARTIE II – 6 PRECONISATIONS ET 23 ACTIONS POUR LE FRET FERROVIAIRE EN CENTRE-VAL DE LOIRE	28
4.1. SIX PRECONISATIONS	28
4.2. UNE VISION PAR PRIORITES.....	35
COMPOSITION DE LA COALITION FRET FERROVIAIRE	36
REMERCIEMENTS ET AUDITIONS	37
BIBLIOGRAPHIE.....	38
ANNEXE 1 : COMPOSITION DES ATELIERS THEMATIQUES	39
ANNEXE 2 : CARTES TECHNIQUES DU RESEAU FERROVIAIRE NATIONAL.....	40
ANNEXE 3 : ESTIMATION DES ECONOMIES DE GAZ A EFFETS DE SERRE	43

POURQUOI UNE COALITION SUR LE FRET FERROVIAIRE (CFF) AU SEIN D'UNE COP REGIONALE ?



Jean-Paul CARLAT
Animateur Coalition

LA COP REGIONALE CENTRE-VAL DE LOIRE

La COP régionale Centre-Val de Loire débutée fin 2019 est un processus participatif initié par le Conseil régional Centre-Val de Loire, en qualité de chef de file « climat » sur son territoire. Cette initiative vise

l'implication de tous les acteurs régionaux face au défi climatique, maintenant et sur le long terme. Cette COP a un triple but... :

- Mobiliser tous les acteurs régionaux ;
- Massifier le passage à l'action ;
- Recenser et partager les engagements et les bonnes pratiques et actions « inspirantes » de tous...

... et se fixe quatre objectifs majeurs :

Source : CR CVL, COP CVL



Au sein de cette COP régionale, des « coalitions » sont créées à l'initiative de groupes d'acteurs volontaires publics et/ou privés qui décident de travailler collectivement sur les objectifs de la COP. Ces coalitions visent en particulier à :

- Levers les freins identifiés sur les sujets « climat-énergie » qui ne sont pas ou peu pris en compte à l'échelle de la

région, pour faire en sorte qu'ils fassent l'objet de réflexions partagées et d'actions sur le terrain ;

- Trouver des réponses grâce à l'intelligence collective et traduire ces réponses en engagements concrets de la part des parties capables de faire progresser les problématiques en question ;
- Valoriser les initiatives exemplaires et duplicables sur la région ;
- Faire à plusieurs ce que l'on ne pouvait faire seul.

LE FRET FERROVIAIRE ET LE CESER CENTRE-VAL DE LOIRE

La question du fret ferroviaire est un sujet traité et soutenu par le CESER Centre-Val de Loire depuis de nombreuses années. Les démarches en faveur de sa pérennité et de son redéploiement en région ont été nombreuses avec trois éléments majeurs :

- Le **rapport d'autosaisine** de l'assemblée pour « *Un élan pour le fret ferroviaire en région Centre-Val de Loire* » de juin 2016. Le colloque organisé en suivant a permis une large promotion du rapport.
- Le **colloque** « *Pour une relance du fret ferroviaire en région Centre-Val de Loire* » organisé en octobre 2019 qui avait abouti, parmi d'autres éléments, à la nécessité de créer une structure portant de façon transverse la relance du fret ferroviaire (association, coalition, cluster,...).
- Ces initiatives ont contribué à la mise en place de **montages financiers** réunissant l'Etat, la Région, SNCF Réseau et les chargeurs permettant la remise en état de « lignes 7 à 9 SV » supportant d'importants trafics de fret.

Le CESER Centre-Val de Loire est apparu grâce à la représentation des différentes parties

prenantes de la société civile organisée, comme la structure à même de réunir les avis des différents acteurs régionaux pour contribuer à définir des actions à mettre en œuvre sur la région Centre-Val de Loire.

Les trafics en Centre-Val de Loire en bref

- 4,5 millions de tonnes de marchandises sorties de CVL en ferroviaire avec peu de flux en entrée.
- 65% des tonnages en céréales, 25% granulats et 5% autres.
- 31 millions tonnes entrées et idem en sorties de CVL par la route

RAPPEL DU CONTEXTE, DES ENJEUX ET DES OBJECTIFS

Contexte	Enjeux	Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> • Objectifs climat de la France et répercussions régionales • COP régionale en CVL • Plan de relance suite à la crise COVID-19 et volonté de relocalisation d'activités industrielles stratégiques provoquant des besoins de fret ferroviaires renouvelés • Objectif affiché de la France d'augmenter la part du fret ferroviaire (18% en 2030) • Parution de la Stratégie nationale du développement du fret ferroviaire par la DGTIM 	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptation au changement climatique • Baisse des GES : accord de Paris / facteur 4 • Adaptation du transport de marchandises et des logistiques d'approvisionnements / expéditions • Conforter le positionnement de barycentre de CVL • Valoriser le Corridor Atlantique en région 	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuer à l'atteinte des objectifs du SRADDET et de la France • Contribuer à imposer la Région CVL comme précurseuse, experte et démonstratrice d'une politique ambitieuse sur le fret ferroviaire • Contribuer à faire avancer l'adaptation du territoire et de ses acteurs pour le report modal ferroviaire

➔ Identifier avec l'ensemble des acteurs du territoire les mesures à prendre ou à accompagner pour préserver et développer le transport ferroviaire au départ ou à l'arrivée en région centre Val de Loire dans une vision interrégionale, nationale, européenne et mondiale via le transport maritime.

L'ORGANISATION DE LA COALITION FRET FERROVIAIRE (CFF)

L'initiative prise par le CESER Centre-Val de Loire, validée par le Conseil régional via l'installation de la CFF au sein de la 1^{ère} COP régionale, a été suivie par une grande diversité d'acteurs représentative des utilisateurs et organisateurs du système ferroviaire.

La coalition a ainsi mis en place trois structures de pilotage complémentaires pour mener sa démarche participative pour trois niveaux de travaux distincts :

- Un **Comité technique** (dit « Cotech ») composé uniquement de dix membres du CESER. Cette instance a eu pour but de valider les choix techniques

(validation du rapport, proposition d'ateliers thématiques notamment).

- Un **Comité de pilotage** (dit « Copil ») composé des membres du Cotech auxquels s'ajoutent neuf structures extérieures au CESER : des utilisateurs du fret ferroviaire (Axereal, Eurovia, Ets Villemont, UNICEM CVL), des transporteurs/logisticiens (Groupe La Poste, FNTR CVL) et des gestionnaires ou financeurs du réseau ferré (SNCF Réseau, Conseil régional CVL).
- **Cinq Ateliers thématiques** auxquels une quarantaine d'acteurs supplémentaires ont participé¹. Ces ateliers ont porté sur :
 - Industrie-Agriculture-EIT²
 - Formation-Ressources humaines

¹ Liste des acteurs présents disponible en Annexe 1

² Ecologie industrielle Territoriale

- Promotion-Investissements ferroviaires
- Dialogue social
- Innovation

LE CHOIX DELIBERE DE L'EXPRESSION DES OPERATEURS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT

Le CESER a fait le choix d'entrer dans le sujet du Fret Ferroviaire par la voix des utilisateurs du fret Ferroviaire ou la voix des acteurs qui voudraient revenir au ferroviaire ou de ceux qui ont un besoin non satisfait.

C'est ainsi que, mobilisés par le CESER les acteurs importants que sont sur le plan régional les coopératives agricoles, les établissements agricoles privés, les entreprises du BTP et les acteurs du système ferroviaire (chargeurs, wagonniers, entreprises ferroviaires, des fédérations professionnelles, le gestionnaire d'infrastructure) ont rejoint rapidement la démarche.

Ce qui est dit par les logisticiens, les industriels, le monde agricole et les opérateurs ferroviaires est donc une matière brute, directe et concrète.

UNE PREMIERE ESTIMATION DE L'ECONOMIE DE GAZ A EFFETS DE SERRE

Les différentes auditions, dossiers d'entreprises et ateliers menés dans le cadre de la CFF ont fait apparaître quelques « dossiers en attente » comme autant d'opportunité de reports modaux de la route vers le fer. **Ces reports réalisables à courte ou moyenne échéance pourraient permettre d'économiser 15 436 tonnes de gaz à effets de serre³ si une traction gazole des trains perdurait dans le fret, et jusqu'à 20 061 tonnes.** Cette économie représente une division des émissions de GES par 3,7 en traction train-gazole et jusqu'à 20 en traction train-mixte électrique/gazole.

Illustration du report modal de la route vers le ferroviaire ou le fluvial pour le transport combiné



Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/transport-combine>

³ Voir détails des calculs d'estimations et méthodologie en Annexe 3.

PARTIE I – LES GRANDS ENJEUX IDENTIFIES POUR UN FRET FERROVIAIRE PERFORMANT, COMPETITIF ET VERTUEUX

1. DES ENJEUX DE PROPOSITIONS DE SERVICES FERROVIAIRES

1.1. UNE EXPRESSION FORTE DU BESOIN DE FRET FERROVIAIRE

La CFF a entendu lors de ses comités de pilotage et de ses ateliers thématiques d'abondants témoignages pour la création de trafics ferroviaires, ou la reprise de trafics stoppés ces dernières années faute d'offre de services adéquates, en termes financiers et/ou opérationnels.

Ces demandes de services sont fortes :

- tant dans les deux métropoles de la région avec des demandes de mise à disposition d'ITE⁴ pour Eurovia ou Naviland Cargo au nord d'Orléans, des volontés de réorganisation d'accès ferroviaires pour les Transports Brangeon à Saint-Pierre-des-Corps...
- ... qu'au cœur d'espaces plus ruraux et au sein des autres agglomérations de la part de négociants ou de coopératives en céréales (Villemont, AgroPithiviers, Axereal, Coop Agricole du Gâtinais) et d'industriels (Pyrex),
- Des enjeux de connexions mondiales.

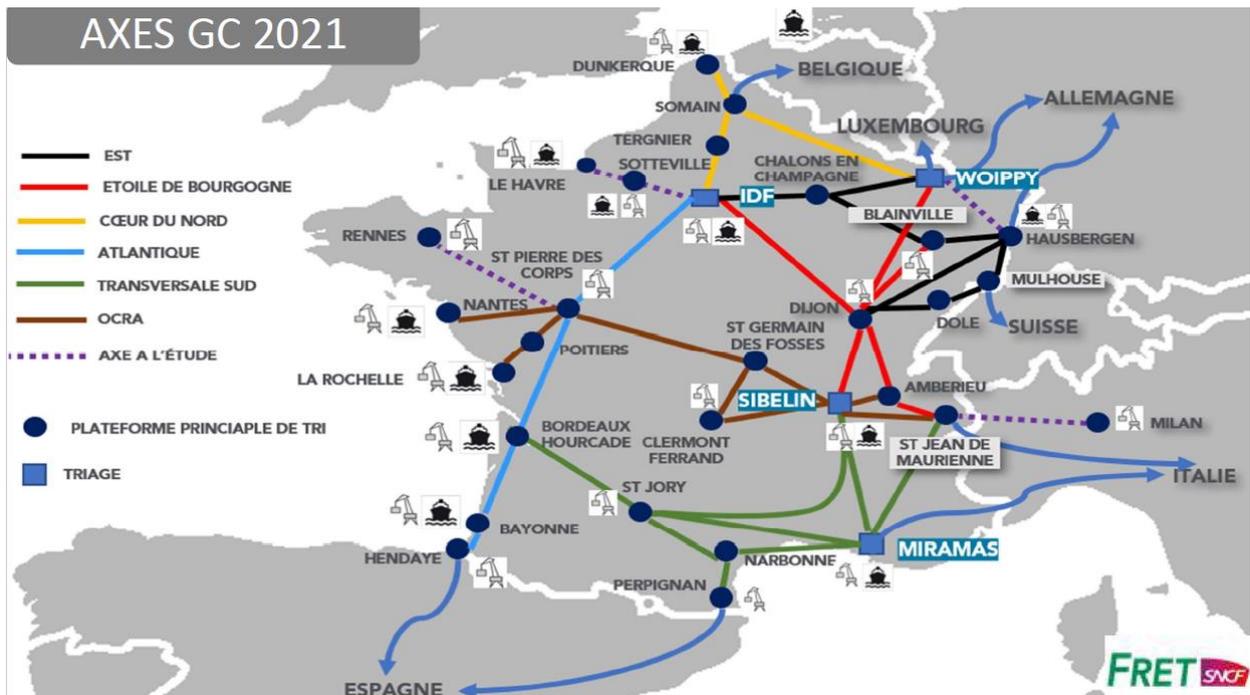
Dans le contexte des évolutions législatives pour mettre en œuvre la libéralisation du transport ferroviaire, l'évolution de l'offre

commerciale de Fret SNCF de *Wagon Isolé* à partir de 2003 a rendu moins accessible l'offre ferroviaire à de nombreux territoires et entreprises. Son remplacement par l'offre *Multilots/Multiclients* a réduit considérablement les services ferroviaires disponibles. Cette offre restreinte de l'opérateur historique, notamment sur la façade Atlantique, n'a pas été réalisée par une rupture de l'offre, mais par une hausse massive des prix proposés à ses clients qui pour beaucoup, se sont tournés vers des offres routières, moins onéreuses, plus flexibles et disponibles sans délai.

En 2020, Fret SNCF a déployé un nouvel outil de production de fret ferroviaire pour les trains de « coupons » (trains de fret conventionnel composés de plusieurs origines/destinations et concernant plusieurs clients) avec pour objectif de reconquérir des parts de marchés au mode routier. Ce nouveau service permettrait d'irriguer la région Centre-Val de Loire principalement via la plateforme de Saint-Pierre-des-Corps via des axes dit de gestion capacitaire (Axes GC).

⁴ Installation Terminale Embranchée

Plan de Gestion Capacitaire 2021 de Fret SNCF



Paroles d'industriels : Pyrex - International Cookware à Châteauroux (COFIL)

- Chiffre d'affaires de 104 M€ et exportations sur 146 pays.
- Une activité de 1000 conteneurs maritimes par an entrants et sortants, essentiellement de/vers Le Havre.
- En approvisionnements, accueil sur le site de Châteauroux de 1000 à 1300 camions par an de sables provenant de Nemours (77) et des Pays-Bas. Jusqu'en 2010, trafics réalisés via le fret ferroviaire en wagons isolés. Activité ferroviaire abandonnée à cause d'une forte hausse tarifaire de ce service opéré par Fret SNCF (surcoût de 700 000 €).
- Freins pour revenir au ferroviaire : coût plus élevé par rapport au routier et un embranchement ferroviaire à réhabiliter (investissement important).
- Contact en 2020 avec un commissionnaire de transport pour réaliser des trafics fer.



Paroles d'industriels : Menut Recyclage (Témoignage téléphonique)

- Activité de recyclage de métaux, collecte de déchets métalliques sous plusieurs formes (machines-outils, bâtiments, pièces d'occasions, DEEE,...).
- 100 000 tonnes de marchandises par an, principalement en expédition, sur 6 sites en France, dont 5 en CVL avec 25% de part modale pour le ferroviaire.
- Utilisateur de fret ferroviaire depuis 80 ans Saint-Pierre-des-Corps pour des expédition de marchandises consommables dans des aciéries/fonderies à la fois en France et UE. Très grande majorité de national, ponctuel sur Suisse, Belgique et Allemagne.
- Sur les approvisionnements, l'aire de chalandise est très réduite.
- Réalise du conteneur maritime avec le mode routier.
- Forte augmentation de la proposition commerciale de Fret SNCF sur l'acheminement de wagon qui incite à stopper le fret réalisé en ferroviaire.
- Difficulté à obtenir de nouveaux contacts commerciaux.



1.2. UNE COMPLEXITE DU FERROVIAIRE A EXPLIQUER

Le mode ferroviaire requiert une technicité importante pour permettre une sécurité maximale. La sécurité du ferroviaire implique des normes et des restrictions supérieures au mode routier, ayant pour conséquence une souplesse moindre, qui peuvent être mal comprises. En tant que transport « guidé », le ferroviaire nécessite une organisation optimale où le gestionnaire d'infrastructure et les transporteurs doivent pouvoir coopérer. Il convient d'assurer les circulations de façon la plus efficace possible en fonction des aléas à gérer afin de garantir le transport tant fret que voyageurs. Ce niveau de sécurité permet de tendre vers le « zéro nombre de victimes du transport ferroviaire » (hors accidents routiers aux passages à niveaux).

La complexité d'utilisation est renforcée par un nombre d'acteurs présents supérieur au mode routier avec :

- D'un côté les professionnels du ferroviaire avec le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, les entreprises de travaux publics ferroviaires, et les entreprises ferroviaires tractionnaires ;

- D'un autre côté ses clients que sont les chargeurs (industriels, logisticiens, agriculteurs...), les commissionnaires de transport spécialisés ou non.

En cas d'incidents, la multiplicité des acteurs, parfois avec des intérêts divergents complexifie les prises de décisions.

Les interlocuteurs responsables et disponibles du ferroviaire dans les régions sont peu connus hors de cercles restreints d'utilisateurs ou d'initiés. De plus, des réglementations très locales peuvent influencer sur la capacité de réalisation de l'ensemble (ex : réseaux ferrés portuaires avec des heures d'accès ne permettant pas la continuité des sillons de grands parcours)

Les qualifications requises impliquent une formation nécessairement élevée avec des coûts importants pour les professionnels du secteur⁵, quand le mode routier implique des savoir-faire plus courants.

Axereal (COPIL)

- *Coopérative agricole employant 1600 salariés.*
- *4,4 millions de tonnes de collecte en CVL et sur les départements limitrophes (50% blé tendre, puis orge, maïs, colza, tournesol, blé dur).*
- *222 silos pour les récoltes, dont 45 embranchés, pour 3 Mt de capacité de stockage.*
- *40 à 50% des expéditions via le ferroviaire ; 35-40% via la route ; 10% via le fluvial.*
- *La complexité du ferroviaire :*
 - *Une non-souplesse du ferroviaire avec de nombreux trains programmés pas réalisés.*
 - *Restrictions sur les circulations des trains de marchandises pour mettre en place des rotations supplémentaires et rentabiliser les machines.*
 - *Tous les clients pas volontaires pour faire du ferroviaire face à la complexité.*
 - *Des problèmes très locaux (ex : ouverture du réseau ferré portuaire de Nantes – Saint-Nazaire à 8h30 le samedi contre une ouverture à 6h en semaine)*



⁵ Voir témoignages Millet Rail et Ferrotract ci-dessous.

Millet Rail (COPIL)

- Millet, groupe familial créé en 1898 avec une activité de location de wagons et transport ferroviaire de fret.
- Présent à Saint-Denis-de-l'Hôtel (45) sur 29 hectares.
- **La complexité du système ferroviaire est un frein au développement du fret ferroviaire.** Pour exemple, 197 entreprises ferroviaires présentes en Allemagne contre 11 en France, dont 6 seulement réalisant du trafic.
- Coût important de la formation des conducteurs de train avec un coût important ; En comparaison, 17 000 € en Allemagne. Une formation trop importante avec un repérage de ligne nécessaire si pas de fréquentation de la ligne par le conducteur durant un an.
- Problématique de la mise à disposition de sillons de dernière minute.



Ferrotract (Atelier Formation-RH)

- Entreprise de travaux ferroviaires créée en 2011 au sein du groupe UNIFER, spécialisée dans les engins de traction et dans la traction des trains de travaux nécessaires aux entreprises réalisant des travaux sur le réseau ferré national.
- **Problèmes de recrutements et de coût de formation** des conducteurs de train à hauteur de 20 000€. Cela oblige à fidéliser les candidat-es. Malgré cela, l'entreprise note un turn-over important.
- Le centre de formation qui aujourd'hui se trouve en Bourgogne Franche-Comté va être transféré à Saint-Pierre-des-Corps pour à terme former à tous les métiers du ferroviaire.
- Au sein du groupe, une entreprise d'emploi intérim sera créée d'ici la fin 2021 sur les métiers avec des tâches non essentielles, sans habilitation sécurité.



XPO Logistics à Boigny/Brionne (Témoignage mail)

- Activité ferroviaire : 40 wagons semaine soit 100 camions en moins sur les routes au profit d'une activité ferroviaire.
- Les freins rencontrés sont :
 - La maintenance et/ou travaux de voies ferrées (environ 3 semaines par an),
 - Le climat : forte période de froid ou de chaleur, déformant les voies et les rendant inutilisables,
 - Les grèves,
 - La réservation des sillons avec son prestataire ECR (Eurocargorail) qui réserve des droits de passage restreints ; En cas d'imprévu (ex : retard d'un convoi passagers sur un même axe de passage) le sillon n'est plus disponible.



1.3. UNE AMELIORATION INDSIPENSABLE DU DIALOGUE SOCIAL

La conflictualité dans le système ferroviaire est une thématique récurrente. Les mouvements de grèves et conflits plus ou moins importants selon les années constituent un élément de méfiance de la part des chargeurs pour la sécurité de leurs approvisionnements ou de celle de leurs clients. Cette méfiance peut porter atteinte à la confiance nécessaire de la part des chargeurs demandant à leurs prestataires de transport des taux de fiabilité proche des 100%.

Dans le cadre de la CFF, un atelier « Dialogue social » a été organisé à laquelle ont participé trois organisations syndicales représentatives (CGT, CFDT et Sud-Rail). Cet atelier est intervenu alors que le CESER, l'Université d'Orléans et la DREETS lançait la création d'un Diplôme Universitaire (DU) sur « Dialogue social » par l'Université d'Orléans⁶.

Intervention de la CGT Cheminots (Atelier Dialogue social)

- *Préoccupation forte d'augmenter la part modale du ferroviaire dans le transport de marchandises. Sans Fret SNCF et l'articulation de l'entreprise publique en réseau (notamment mutualisation activités fret et voyageurs), cet objectif est difficilement atteignable.*
- *Ces dernières années, 169 postes ont été supprimés à Fret SNCF en région.*
- *La priorité est à la rénovation du réseau ferroviaire régional, le plus détérioré de France.*
- *La Stratégie Nationale du fret ferroviaire de septembre 2021 mise essentiellement sur une atténuation du bruit des convois, le numérique, et est concentrée sur la moitié Est de la France.*
- *Problème des PF logistiques non embranchées encore en cours de construction. La caisse mobile peut être une solution pour favoriser le report modal de la route vers le rail.*
- *Le dialogue social ne doit pas être professionnalisé. Il faut garder des hommes et des femmes de terrain. En interne, la CGT dispose d'une école dédiée à la formation de ses élus.*
- *Le dialogue social n'est plus de mise à Fret SNCF. Depuis la transformation en SAS en janvier 2021, il n'est plus possible de mettre en place des DCI (Demande de Concertation Immédiate) qui pouvait résoudre des conflits locaux sans impacts sur le service. Cette modalité imposait aux OS de prévenir 15 jours en amont d'une grève.*
- *La wagon isolé semble faire son retour via l'offre commerciale dite de « gestion capacitaire ».*
- *SNCF Réseau a rallongé le « pas de maintenance » suite à des suppressions de postes récentes dans l'entreprise qui empêchent de répondre aux périodes de pics.*



⁶ Direction Régionale de l'Economie, de l'Emploi, du Travail et des Solidarités

Intervention de Sud Rail (Atelier Dialogue social)

- *Note la concurrence déloyale avec le fluvial et la route.*
- *Mitigé sur un Diplôme Universitaire Dialogue social. S'agit-il de former des managers pour faciliter la prise de décisions difficiles ?*
- *La fin de la mutualisation entre les filiales a coupé les liens entre les Hommes et les moyens. La filiale Captrain par exemple (ex-VFLI) dispose de ses moyens dédiés et a mis en place un dumping social qui a obligé Fret SNCF à répondre à des tarifs plus bas que ses coûts de revient pour occuper ses agents.*
- *La Région peut avoir un rôle important sur la gestion des infrastructures, surtout locales.*
- *L'entreprise privilégie la production à la sécurité.*
- *Les nouveaux CSE (Comité Social et Economique) ont modifié la composition des instances. La représentation syndicale a diminué ce qui isole le salarié. Chez Fret SNCF, les personnels peuvent être en souffrance avec des « mises au placard », voire des démissions (élément nouveau).*
- *La Région doit exercer un lobbying au niveau de l'Etat sur l'entretien du réseau ferroviaire. Elle ne doit pas participer au financement de routes alors qu'elle néglige le ferroviaire.*
- *Pour prendre des parts de marché sur le fret diffus, il est nécessaire d'aller à la rencontre commerciale des PME pour leurs proposer des embranchements ou des solutions de raccordement aux PF multimodales.*



1.4. DES INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES ET ORGANISATIONNELLES A FAVORISER

Le fret ferroviaire n'a que peu bénéficié d'évolutions technologiques ces dernières décennies. Certains « gestes métiers » demeurent similaires à ceux effectués à la mi-vingtième siècle, notamment les gestes pratiqués sur les triages et les installations terminales. Le tournant du digital n'a été que partiellement pris ces dernières années et demeure à achever.

Diverses entreprises de constructions de matériels ferroviaires mènent des études d'amélioration des process de production, accompagnées par les chargeurs et les entreprises ferroviaires.

TLF évoque la nécessité de recourir aux commissionnaires de transport⁷.

Fret SNCF – Rail Logistics Europe R et D (Atelier Innovation)

Quatre axes majeurs d'innovations portés par le groupe :

- Performance système (travail sur le réseau actuel avec les trains lourds)
- Digitalisation / Automatisation (ex : trains autonomes ou téléguidés ? Amélioration de l'information aux clients ? Automatisation des terminaux ?).
- Multimodalité avec une performance globale sur l'ensemble de la chaîne logistique, qu'elle soit physique ou financière.
- Viser la neutralité carbone du fret ferroviaire (90% des tonnages Fret SNCF en électrique).



Quelques exemples d'innovations menés par le groupe :

- Rendre plus efficaces et sécurisées les dessertes terminales avec des caméras de recul sur les engins et une commande à distance.
- Mobiliser la data pour une maintenance préventive des matériels (« wagon intelligent »).
- Faire rouler les premiers trains autonomes sous cinq ans pour mieux utiliser les capacités du réseau ferroviaire et répondre plus rapidement aux aléas.
- Mettre en place des bourses de fret ferroviaires sur la multimodalité.
- Sur la décarbonation, travailler sur l'électrification frugale de certaines lignes, passer à des machines bi-modes utilisant des carburants alternatifs (dont biocarburants), mobiliser l'hydrogène sur des liaisons courtes (défis sur le stockage et les capacités de tractions).

GEO REPARTITION - Patrice DIARD – Consultant-ingénieur

- Depuis 2008, des capacités pétrolières en baisse et tournant attendu pour 2030.
- La France en retard sur le ferroviaire comparée à l'Europe centrale.
- 2 évolutions pour un hub sur lequel la région CVL a des atouts géo-infrastructurels :
 - « Route de la soie ferroviaire » via Duisbourg avec nécessité de rejoindre ce hub ;
 - Positionnement du Havre souhaite se positionner en relais des ports du Benelux et d'Hambourg dont les capacités saturant.
 - Perspectives de développement pour le port de Montoir-de-Bretagne (GPM Nantes Nantes Saint-Nazaire)
- Pour agir dès 2022 :
 - Lobbying sur un hub ferroviaire en région auprès de l'exécutif et des régions voisines ;
 - Travail en mode projet en identifiant les acteurs intéressés (dont grands acteurs du combiné européens ;

⁷ TLF (Transport Logistique de France), 09/2021, Comment doubler le fret ferroviaire d'ici 2030 ? – Misons sur la « logistique ferroviaire »

- Parler de l'atout que représente le ferroviaire pour le financement des infrastructures de transport utiles aux voyageurs et aux marchandises.
- Travail sur un flux prioritaire de corridor de/vers l'est de l'Europe (permettant d'éviter le réseau francilien très encombré).

SOCOFER (Atelier Innovation)

- Entreprise ayant 1 siècle d'existence, basée à Saint-Pierre-des-Corps réalisant 15 à 20 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel, employant une quarantaine de salariés
- Bureau d'études cumulant 72 000 heures annuels
- Innovations en cours :
 - Trains légers du territoire pour les passagers et navettes autonomes pour du microfret d'une capacité de 10 tonnes quotidiennes.
 - Sur l'hydrogène, une réflexion sur une utilisation sur les ports avec une volonté de récupérer l'hydrogène fatal.
 - Sur l'hybridation, travaux en cours sur le diesel/batteries et sur le caténaire/batterie.
- Des difficultés pour l'innovation dans le ferroviaire multiples :
 - Difficultés de recrutements sur les ingénieurs avec un pillage des talents.
 - Inflation normatives et réglementaires des circulations rendant toute initiative complexe et démotivante
 - Dispositifs d'aides complexes et lents avec une multitude d'intervenants (BPI, ADEME, Région, Etat,...) qui imposant des délais de réponses contraints à leurs appels à projets.
 - Manque d'infrastructures de tests de nouvelles machines en région, voire en France.



Groupe La Poste (Atelier Innovation)

Une histoire commune entre La Poste et le ferroviaire jusqu'en 2015 :

- 1843, début de partenariat entre La Poste et les compagnies ferroviaires sur demande de l'Etat ; jusque dans les années 1970, tri à bord des wagons des ambulants à bord de trains spécifiques La Poste.
- 1984-2015, mise en place du TGV La Poste « rapide, économique et écologique » avec objectif de livraison en 24 heures des plis sur le Sud-Est de la France.
- Ensuite, projet de l'entreprise de passer au multimodal combiné avec un plan d'investissement programmé de 100 millions d'euros non abouti.
- Aujourd'hui, inversion de logique avec priorité donnée au colis avec transport en caisses mobiles, adaptable au combiné rail-route.
- **Quelques PF sont encore embranchées fer (dont Les Aubrais) avec des mutualisations possibles avec d'autres entreprises.**
- Des utilisations de tramway pour des « sauts » de facteurs réalisées (ex : Dijon).



2. DES ENJEUX D'AMENAGEMENT REGIONAL ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

2.1. UN ELAN GENERAL DE DEFENSE OU DE RETOUR DU FRET FERROVIAIRE POUR UN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE EQUILIBRE

Les trafics ferroviaires en entrées-sorties en région Centre-Val de Loire représentent environ 4,5 millions de tonnes de marchandises, dont 65% proviennent de la filière agricole, 25% des granulats et 5% autres.

A ces flux impactant directement l'économie régionale, puisque desservant des entreprises ou des chantiers locaux, des flux de fret de transits importants sont observés dans la région sur un axe européen Atlantique (plus de 25 trains par jour en moyenne⁸) et sur des axes nationaux importants Est-Ouest (VFCEA⁹) et Nord-Sud (POLT¹⁰ et Paris – Clermont-Ferrand).

Ce positionnement privilégié sur des corridors à vocations européenne et nationale ne profite que peu à l'économie régionale en général, et aux économies locales en particulier. Dans le cadre d'une volonté accrue de restriction des émissions de gaz à effets de serre dans les modes de productions et de distributions provenant à la fois des entreprises, des pouvoirs publics et des citoyens, il apparaît nécessaire de tirer parti de cet avantage lié au géo-positionnement central de la région :

- Au cœur des flux de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France ;
- En amont-aval d'une partie des flux liant l'Europe du Nord et la Péninsule Ibérique.

Une remobilisation nationale en faveur du redéploiement du fret ferroviaire accompagne les demandes nombreuses détectées en région Centre-Val de Loire. Le Ministère chargé des Transports a communiqué en septembre 2021

⁸ Source : SNCF Réseau (2020)

⁹ Voie Ferrée Centre Europe Atlantique ralliant les ports français de l'Atlantique à la Vallée du Rhône.

¹⁰ Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

¹¹ Ministère chargé des Transports, 09/2021, *Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire*

une nouvelle « *stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire*¹¹ » visant à doubler la part modale du fer d'ici 2030. Cette stratégie se décompose en trois axes :

- 1^{er} axe / « *Faire du fret ferroviaire un mode de transport attractif, fiable et compétitif* » en améliorant la qualité de réponse et de service au client, la productivité des rails (via la réglementation notamment), en misant sur le numérique, et en promouvant le fret ferroviaire comme un mode de transport 100% écologique et social.
- 2^{ème} axe / « *Agir sur tous les potentiels de croissance du fret ferroviaire* » en travaillant sur les produits ferroviaires et en optimisant les flux avec les modes maritimes et fluviaux.
- 3^{ème} axe / « *Accompagner la modernisation et le développement du réseau* » en modernisant les outils spécifiques au fret ferroviaire (ERTMS, modernisation des capillaires fret notamment).

Le Conseil régional CVL a contribué à remettre en état des lignes 7 à 9 via notamment les CPER successifs. Cette action doit nécessairement se poursuivre pour pérenniser des trafics fret présents sur les « petites lignes ».

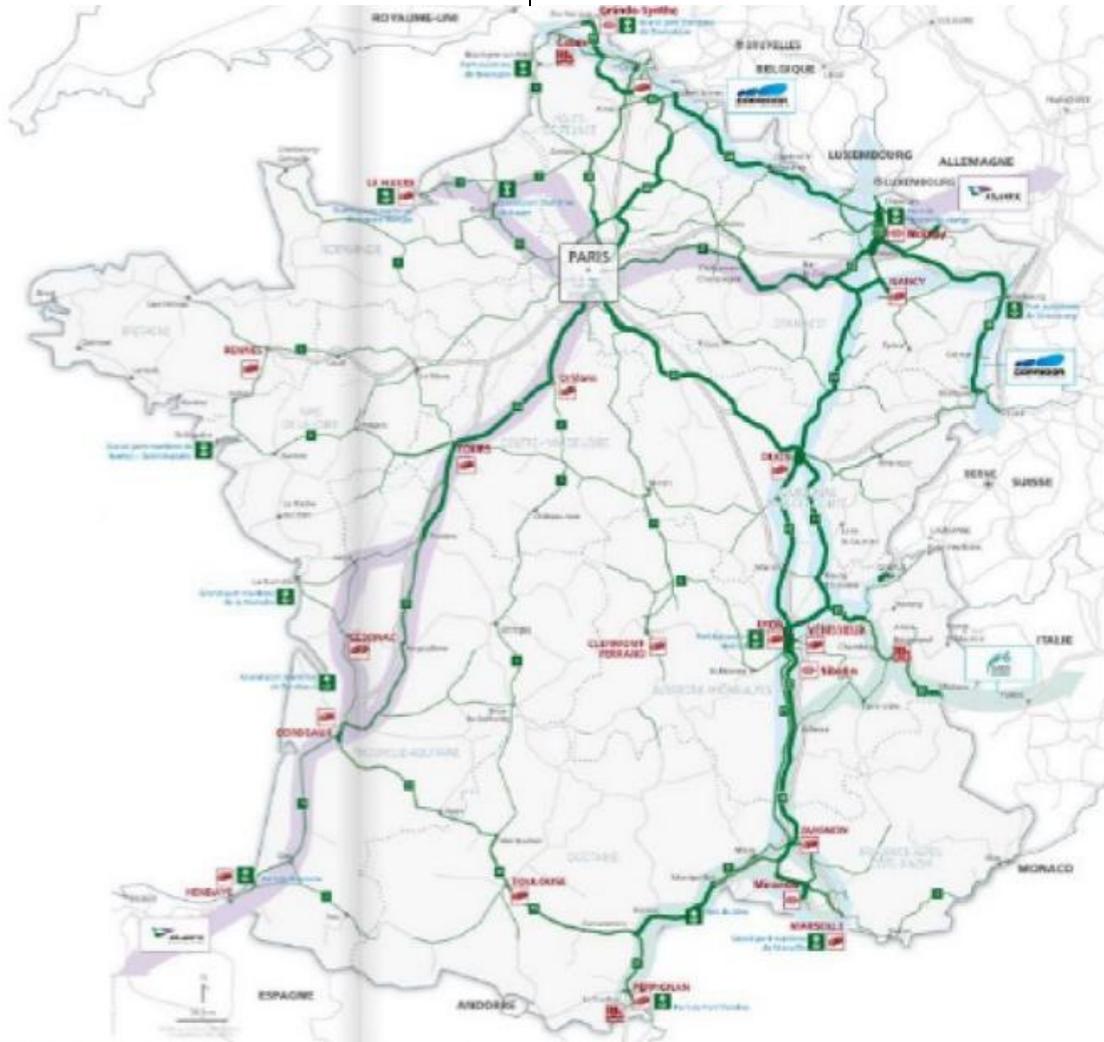
Dans cet objectif, l'Etat est soutenu par l'Alliance 4F composée des entreprises ferroviaires¹², et par un avis du Comité d'Orientations des Infrastructures (COI)¹³ ayant précédé cette stratégie nationale. L'avis du

¹² Alliance 4F, 06/2020, *Les propositions de l'Alliance 4F pour doubler la part de marché du fret ferroviaire en 2030*

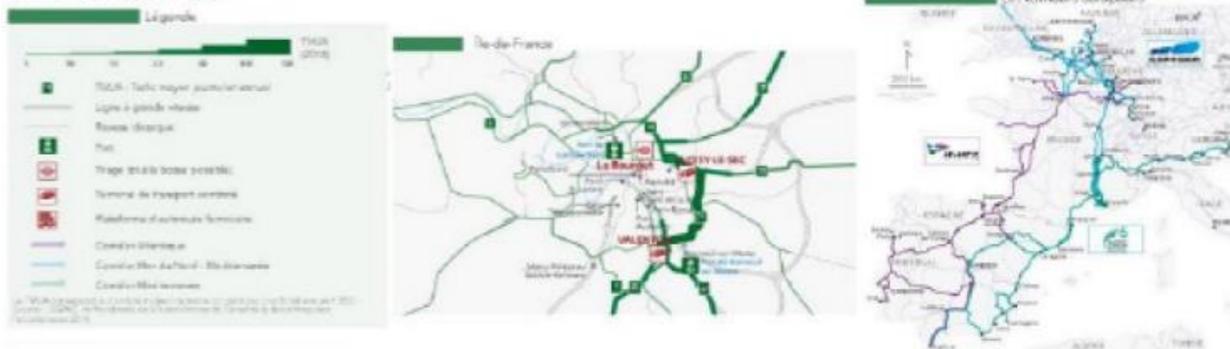
¹³ COI, 05/2021, *Avis du Conseil d'Orientations des Infrastructures sur la stratégie nationale du fret ferroviaire*, Ministère chargé des Transports

Haut Comité du Système de Transport Ferroviaire soutient aussi cette stratégie, mais les contributions des intervenant-es mettent

en avant des interrogations et des fragilités dans cette stratégie¹⁴.



LE TRAFIC FRET



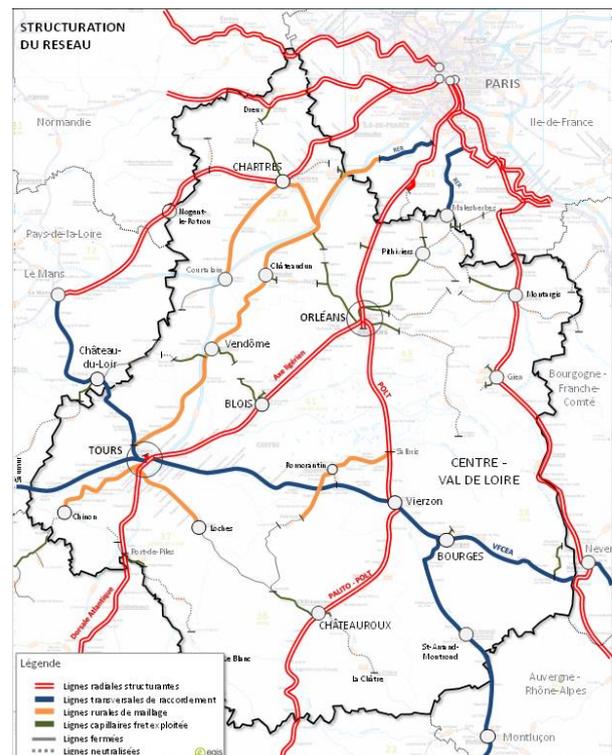
¹⁴ Haut Comité du Système de Transport Ferroviaire, 06/2021, *Stratégie pour le développement du fret ferroviaire*, Ministère chargé des Transports

2.2. UN NIVEAU D'ACTION DES TERRITOIRES SOUS-ESTIME ET A RENFORCER

Le Centre-Val de Loire, par son positionnement central au niveau national et de sa proximité avec l'étoile ferroviaire francilienne, profite d'un géo-positionnement avantageux dans le système ferré français, voire européen. La région profite d'un réseau de transit important profitable au fret régional avec :

- Un Axe Atlantique à vocation nationale et européenne ralliant le nord de l'Europe au centre et à l'ouest de la Péninsule Ibérique via St Pierre des Corps et Les Aubrais
- Deux lignes nationales structurantes sur l'axe nord-sud avec le POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) et l'axe est-ouest avec la ligne Paris-Ouest France via Chartres-Le Mans ;
- Des axes secondaires de transit interrégionaux à la fois est-ouest (Paris – Basse-Normandie via le nord de l'Eure-et-Loir, Atlantique-Vallée du Rhône via Tours-Vierzon-Bourges) et nord-sud (Paris-Auvergne via le Cher et le Loiret, Caen-Le Mans-Tours).

Ces axes de transit sont complétés par des voies d'intérêt local, dites lignes capillaires (ex : Tours-Loches, Tours-Chinon), parfois à usage fret unique (ex : Orléans – Saint-Denis-de-l'Hôtel, Orléans-Orgères). Ces lignes sont fréquemment sans issue du fait de l'abandon de services et d'entretiens alors qu'elles pouvaient constituer des axes intéressants de contournement et/ou de report modal avec des interconnexions ferroviaires (ex : Tours-Châteauroux, Orléans-Gien). Ces lignes capillaires qui arrivent en fin de vie font l'objet de concertation tripartites chargeurs, Etat et Région. Lorsque ces lignes sont circulées, leur fermeture intervient sur des infrastructures en fin de vie sans avoir pu trouver d'accord de financement de travaux de régénération.



Source : Conseil régional CVL

Les vocations diversifiées de ces voies ferrées provoquent des niveaux d'actions différenciés des acteurs publics en charge de l'entretien et du développement de ces infrastructures. Les axes à vocation suprarégionale bénéficient de financements majeurs de l'Etat et de l'Union Européenne, quand les voies interrégionales et locales bénéficient nécessairement d'un soutien financier important des collectivités locales. Pour exemple, sur les lignes capillaires fret, la Région CVL finance 1/3 des besoins en investissement de remise à niveau, pour 1/3 de financement Etat et 1/3 de financement des potentiels chargeurs utilisateurs.

Ces mises en travaux et financements croisés diversifiés nécessitent des actions de coordination poussées à deux niveaux :

- Sur le calendrier dans les travaux menés par SNCF Réseau dont les travaux impactant la capacité des lignes font l'objet d'informations au entreprises ferroviaires et aux chargeurs, avec de possibles non-satisfaction de certains d'entre eux ;
- Et sur la complémentarité et la pertinence des investissements dont les besoins de régénération de lignes

capillaires fret arrivant en fin de vie sont partagés plusieurs années à l'avance avec les différents acteurs concernés. Sur les lignes fret/voyageurs, il peut arriver que les modifications nécessaires à l'augmentation de la performance de la ligne ne soit pas retenues pour des raisons de surcoût d'investissements (continuité à iso performance).

Le Plan de Relance mis en place en 2020 prévoit 4,7 milliards d'euros de financement, dont la moitié financera des travaux de régénération et de modernisation du réseau national¹⁵. Deux lignes en Centre-Val de Loire ont été identifiées comme projet avancé : Orléans-Orgères (34 km) et Auxy-Juranville-Montargis (24 km)¹⁶

ZOOM : L'importance de la connexion au réseau national et européen

➤ Les enjeux d'axes alternatifs

HAROPA (Atelier Agriculture-Entreprises-EIT)

- Etablissement Public regroupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris.
- Liens ferroviaires avec CVL : une part modale du ferroviaire sur les céréales de 50%.
- Le bouchon ferroviaire francilien, frein au développement des liens avec l'Axe Seine.
- **Enjeu de proposer un itinéraire ouest compétitif** soit par **Voves-Chartres** (évalué à 600 M€), soit par **Caen-Le Mans-Tours** (moins de 100 M€). HAROPA pourrait proposer sur son prochain Projet Stratégique la modernisation du deuxième.
- Sillons réservés pour le fret ferroviaire pour HAROPA sur l'Axe Seine.



AgroPithiviers (Atelier Agriculture-Entreprises-EIT)

- 80 à 100 trains par an sur une trentaine de kilomètres de voies dont il est le seul utilisateur.
- Les enjeux d'amélioration : Orléans-Rouen sans passer par Paris ; Arrêter la guerre entre Fret SNCF et les autres entreprises ferroviaires ; faciliter la prise en charge de conteneurs en CVL vers Le Havre (3000 conteneurs par an).



Villemont Négoce (COFIL)

- 150 000 à 170 000 tonnes de fret ferroviaire par an sur deux embranchements ferroviaires à Issoudun (un ITE Villemont, un de la SICA) et à Buzançais.
- **Axe ferroviaire Tours-Châteauroux** : un axe potentiellement important pour une compétitivité accrue des céréales de l'entreprise avec un gain de compétitivité estimé à 3€ la tonne si réouverture et **mise aux normes pour une charge admissible de 22,5T à l'essieu**.
- Avantage du ferroviaire pour les céréales : une seule formalité pour un convoi de train pour l'expéditeur et le réceptionnaire contre une formalité par camion. De plus, le temps de chargement/déchargement (cinq heures) et moins important que par le mode routier.



¹⁵ Source : <https://www.sncf.com/fr/groupe/plan-de-relance-historique-en-faveur-du-ferroviaire>

¹⁶ Source : Alliance 4F et Direction des Transports de la Région Centre-Val de Loire

➤ **Les enjeux des voies en travaux**

INVEHO (COPIL)

- Présence à Créteil, Nord-Pas de Calais, Orval, Fos/Mer et Miramas.
- Activité de construction et d'entretien de wagons (150 par an il y a 10 ans ; 500 aujourd'hui).
- Le site d'Orval en CVL : 150 salariés pour 150 M€ de chiffre d'affaires ; Activité de maintenance de wagons et de bureau d'études pour concevoir des wagons neufs et rénover/transformer des wagons.
- Une desserte du site par voie ferroviaire primordiale pour l'activité.
- Une programmation de travaux coupant les voies durant des laps de temps trop importants (3 mois il y a 10 ans, 6 semaines plus récemment). Besoin de prévenir en amont des travaux et surtout de ne pas couper intégralement les voies.
- Durant ces périodes, des transports exceptionnels par la route depuis Vierzon mis en place dans des délais très réduits du fait d'une information tardive à Inveho

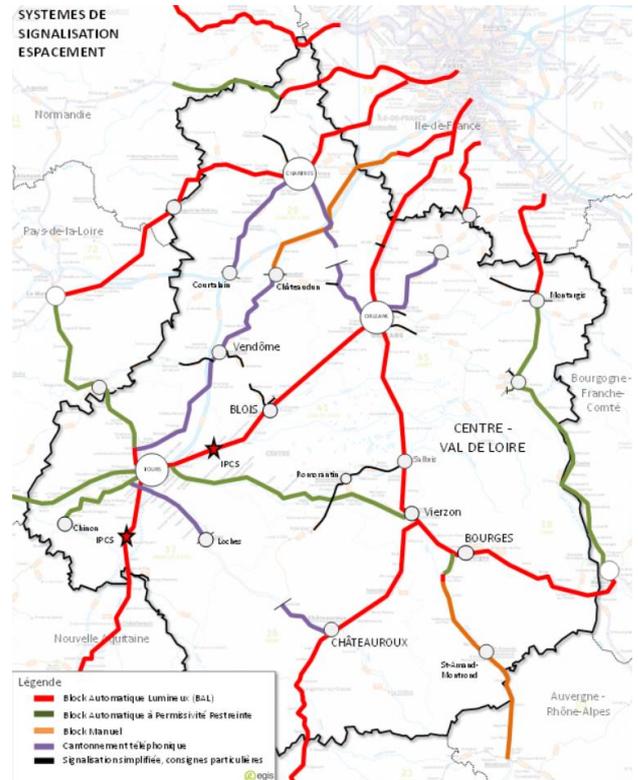


2.3. UNE UTILISATION DE LIGNES EXISTANTES INSUFFISANTE DU FAIT DE CAPACITES TECHNIQUES PERFECTIBLES

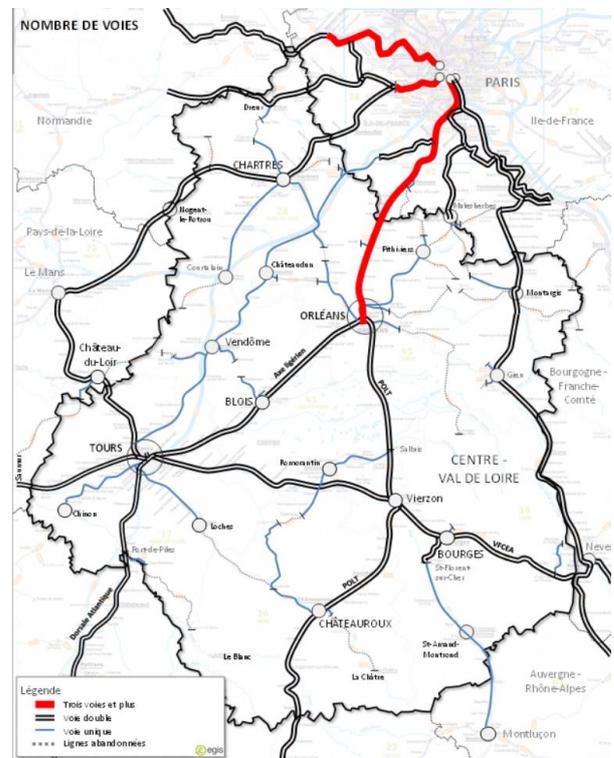
La Région Centre-Val de Loire compte 1993 km de voie ferrée, soit un territoire relativement bien maillé en voie ferrée avec 5,1km/km² (7,3 km/km² en France)¹⁷.

Néanmoins, cette moyenne ne présage pas d'un réseau aux capacités techniques optimales. En effet, les grandes radiales nationales et européennes exclues, de nombreuses lignes disposent de caractéristiques handicapantes avec en premier lieu de nombreuses lignes capillaires :

- Des lignes à voie unique équipées de systèmes de signalisation peu performants (notamment par cantonnement téléphonique ou block manuel) diminuant la disponibilité de sillons.
- Des lignes non optimales pour la compétitivité des convois avec des vitesses maximales autorisées fréquemment en-deçà de 60 km/h (nombre de rotations potentiellement réalisables réduit pour les machines), et/ou des charges de 20 t maximum à l'essieu (contre 22,5 t pour les lignes les plus performantes)¹⁸, ce qui entraîne une perte de productivité sur l'ensemble du parcours.
- Même si non essentiel pour des convois de fret, la dominante à traction thermique sur ces lignes diminue le bénéfice écologique des convois.



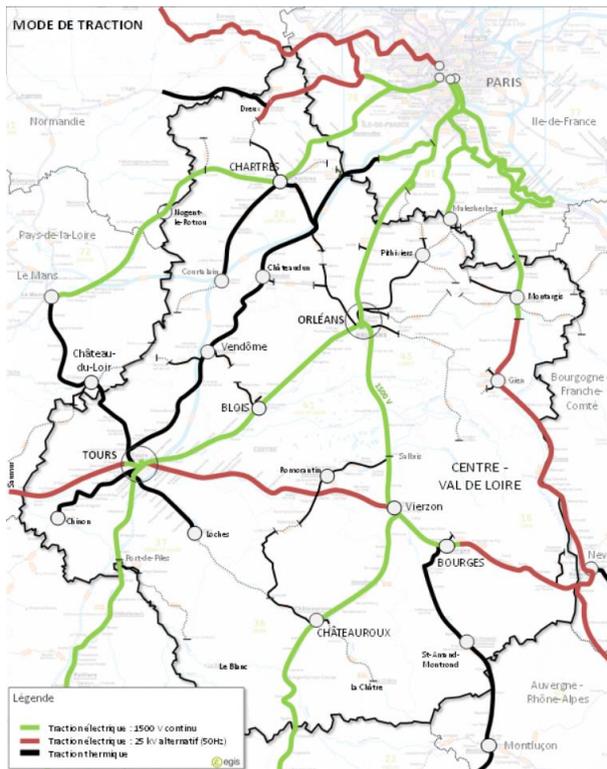
Source : Conseil régional CVL



¹⁷ Source : "Fiches régionales réseau" de l'ARAFER

¹⁸ Voir cartographies nationales SNCF Réseau en Annexe 2

Source : Conseil régional CVL



Source : Conseil régional CVL

Les lignes capillaires ne constituent pas les seules lignes non optimales, des lignes interrégionales connaissent des handicaps similaires avec :

- Caen-Le Mans-Tours en traction thermique et signalisation en block automatique à permissivité restreinte ;
- Atlantique-Tours-Vierzon-Bourges et Paris-Montargis-Auvergne en traction électrique limitée.

3. DES ENJEUX SUR LES POINTS D'ENTREES AU RESEAU FERROVIAIRE

3.1. DES ETUDES SUR LES EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS TROP LONGUES

L'accès le plus direct pour une entreprise au réseau ferroviaire est assuré par une ITE (Installation Terminale Embranchée), dite aussi EP (Embranchement Particulier). Cette infrastructure assure une possibilité d'approvisionnement et/ou d'expédition pour une entreprise désireuse de réaliser des trafics de fret ferroviaires. Ces infrastructures représentent un investissement situé entre 2 et 4 millions d'euros.

Des secteurs d'activités sont fortement sollicités de telles infrastructures car générateurs de flux lourds et massifiés telles les carrières de granulats et matériaux ou les céréaliers, fortement présents en région.

La création ou la réhabilitation/modernisation d'ITE nécessite des études d'ingénieries

poussées dont la réalisation doit nécessairement être confiée à des sociétés d'ingénieries spécialisées, bureaux d'études privés ou directement SNCF Réseau. Néanmoins, suite à l'accomplissement de ces études pré-opérationnelles, des validations doivent être effectuées par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau afin de vérifier la conformité en termes de sécurité du projet de réalisation. Ces délais de validation paraissent trop longs pour les entreprises volontaires et ralentissent leurs projets de reports modaux. La sollicitation importante des services de SNCF Réseau pour les grands travaux de rénovation du réseau ferroviaire national explique en partie ces délais jugés excessifs.

EUROVIA – CARRIERE DE LUCHE (COFIL)

Le transport ferroviaire du granulat représente 25% du fret sur la région avec 1,2 millions de tonnes (soit l'équivalent de 40 000 camions). Le développement du fret ferroviaire s'inscrit pleinement dans la politique environnementale du Groupe Vinci.



- *Enjeux ferroviaires sur quatre sites en CVL :*
 - *La Ville-aux-Dames (37) avec une plateforme de négoce et de recyclage de granulats dont l'activité pourrait croître.*
 - *Carrière de calcaire Moreau (45), une réouverture d'ITE (inactive depuis 2005 bien que pertinente dans le cadre des chantiers du Grand Paris).*
 - *LCE (41) avec une centrale d'enrobés, volonté de remise en place d'un déchargement en ligne (manutention de marchandises en pleine voie) bloqué depuis 2004.*
 - *Projet d'ITE sur Saran (45) pour un trafic de 50 000 à 100 000 tonnes de granulats.*
 - *Projet de réutilisation d'une ITE du site de dépôt militaire de Monnaie (37).*
- *Des attentes identifiées :*
 - *Accélérer les études de SNCF Ingénierie avec des procédures et études beaucoup trop longues (« le temps des études n'est pas en adéquation avec le temps des affaires »).*
 - *Aide à la préparation de dossiers d'aides à la création d'ITE.*
 - *Communication auprès des acteurs du BTP et des collectivités sur l'atout environnemental du fret ferroviaire.*

3.2. DES ZONES LOGISTIQUES NON EMBRANCHEES GENERATRICES DE FLUX

La région Centre-Val de Loire attire des investissements logistiques massifs ces dernières décennies. En 2020, ce sont 720 000 m² de surfaces d'entrepôts autorisées qui ont été décomptées en région après 517 000 m² en 2019¹⁹. Cette attractivité dans un secteur d'activité pourvoyeur d'emplois et de valeur ajoutée pour les territoires constitue un atout important pour l'économie régionale.

Ces plateformes logistiques de plus en plus massives en termes de superficie, de 20 000 m² jusqu'à plus de 100 000 m² pour les plus importantes, sont génératrices de flux de marchandises concentrés, constituant un atout pour une utilisation du transport ferroviaire de fret. Cependant, nombre d'entre elles ne sont pas embranchées directement au réseau ferré, ou ne bénéficient pas à proximité d'un point d'entrée au réseau. Pour les entrepôts de prestataires logistiques embranchés, une part importante d'entre eux ne sont pas utilisateurs de fret ferroviaire aujourd'hui, voire ne l'ont jamais été.

Les exemples de zones logistiques dédiées ou à forte densité logistique sont nombreux en région, des plus anciennes – ex : *Pôles 45 à Saran-Ormes (45)*, *Portes de Chambord à Mer (41)*, *ZA Meung/Loire (45)* – aux projets les plus récents – ex : *250 000 m² bâtis sur 3 entrepôts à Boisseaux (45)*, *80 000 m² bâtis sur 17 hectares à Vierzon*. L'accès privilégié au réseau autoroutier prime sur ces aménagements. D'autres projets de plateformes logistiques sont en cours sur la région avec²⁰ :

- l'agrandissement d'*All Tricks* à Châteaudun (24 000 m²) ;
- la construction d'une zone de grande capacité à Illiers-Combray (28) sur 65 hectares avec une première tranche de 1200 000 m² ;

- une plateforme logistique de 18 000 m² à Chartres ;
- une plateforme de 80 000 m² sur la commune d'Auneau (28) ;
- l'entrée en fonction de nouveaux bâtiments sur la zone de Poupry (28) avec 18 000 m² livrés sur 43 000 m² au total ;
- trois projets de plus de 40.000 m² dans la zone d'Artenay (45) ;
- un bâtiment de 74.000 m² à Boisseaux ;
- à Escrennes (45), un projet d'extension du site de *FM Logistic* de 45 000 m² et développement de 30 000 m² par *JMG Partners* ;
- un nouvel entrepôt de 102 000 m² par *Mountpark* à Meung-sur-Loire (45) ;
- la création d'un « Ecoparc » sur 40 hectares à Ferrières-en-Gâtinais (45) ;
- le *Cosmetic Park* à Boigny-sur-Bionne (45) ;
- le projet de *Panhard* et *Alsei* (37 000 m²) à Mer (41) ;
- des terrains vendus à Romorantin-Salbris pour une zone grande capacité ;
- la société *Sider* implantée à Buzançais (36) mène un projet d'extension de 6 000 m² pour atteindre une surface totale de 24 000 m².

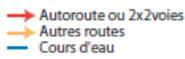
Cependant, quelques zones modèles ont été aménagées avec le souci de la bimodalité rail-route telles que *La Martinerie* à Châteauroux, *Centre Berry Logistique* à Vierzon. Ces zones sont essentiellement anciennes avec une commercialisation datant des années 1970 à 1990, période durant laquelle le mode ferroviaire constituait un atout pour l'attractivité et l'implantation sur un site pour les entreprises.

¹⁹ Source : *Décodage*, 03/2021, « Des projets logistiques en accélération en Centre-Val de Loire », *Dév'Up*

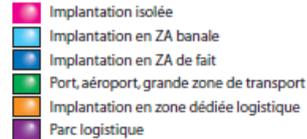
²⁰ Source : *EOL, Dév'Up, Chambre d'Agriculture CVL sur [lien](#)*

Zones d'activités et plates-formes accueillant des établissements logistiques en Centre

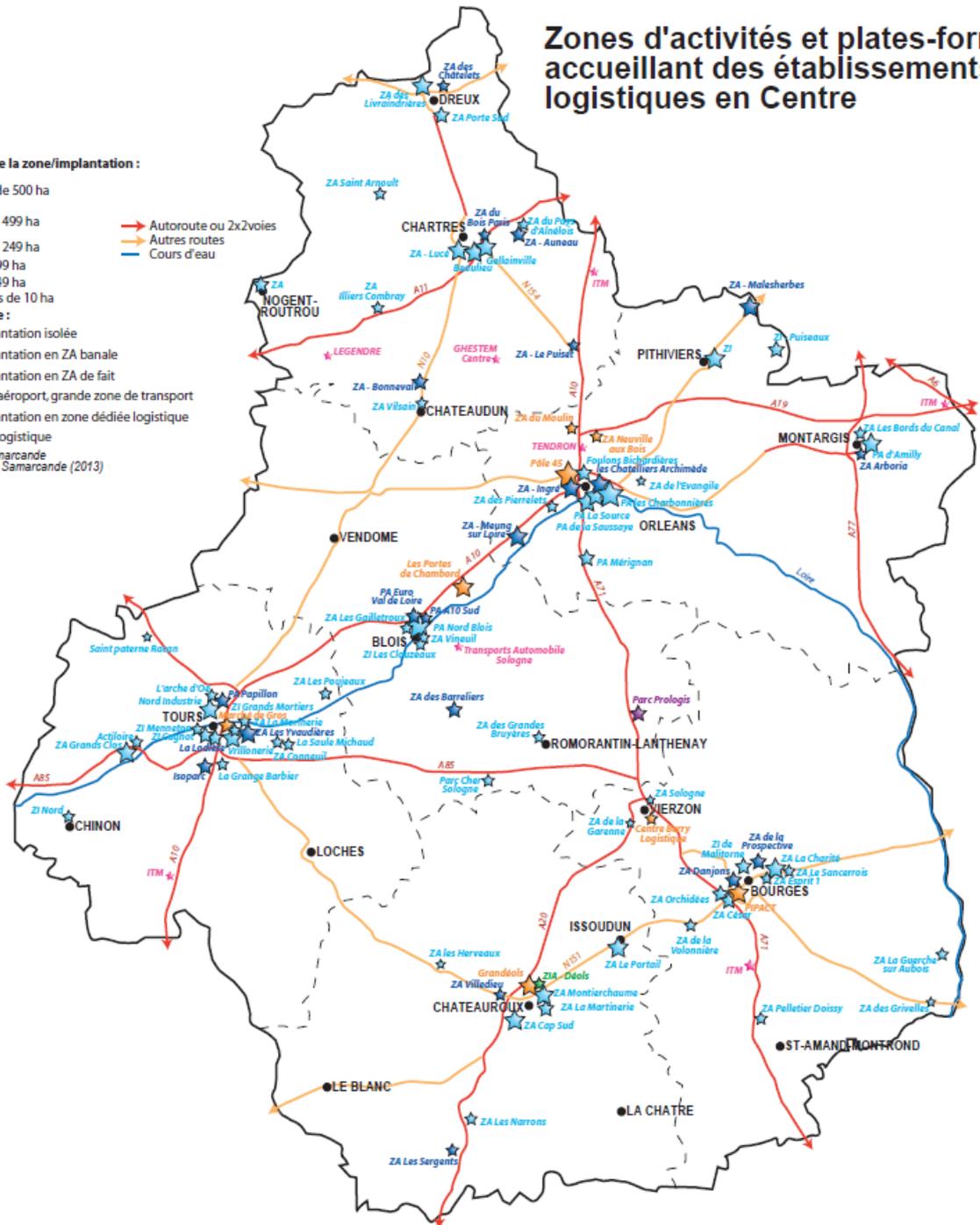
Superficie de la zone/implantation :



Types de site :



Source : Samarcande
Réalisation : Samarcande (2013)



Source : Samarcande, 2015, *La plateforme, de la logistique, un enjeu d'efficacité économique et de développement durable*, recherche PREDIT

3.3. UNE CARTOGRAPHIE DES ENTREES SUR LE RESEAU FERROVIAIRE EN CENTRE-VAL DE LOIRE²¹

Les entrées sur le réseau ferroviaire que constituent les ITE et les cours marchandises sont essentielles pour les chargeurs et les entreprises ferroviaires. Elles permettent une accessibilité au réseau ferroviaire national et européen des acheminements des entreprises. En Centre-Val de Loire, 115 ITE sont actives sous convention SNCF Réseau²² avec de fortes densités territoriales :

- sur les agglomérations de Tours, Orléans, Châteauroux-Issoudun, Gien
- et des dynamiques le long de lignes cibles (Les Aubrais-Orgères, Bourges-Nevers, Montargis-Auxy et Chartres-Courtalain).
- départementales sur le Loiret (30 ITE), l'Eure-et-Loir (24 ITE) et l'Indre-et-Loire (21 ITE).

La grande majorité de ces ITE sous conventions sont propriétés de groupes céréaliers, puis de collectivités territoriales ou organismes parapublics.

L'utilisation de ces ITE est importante avec 85 sites déclarant utiliser leur embranchement²³, soit près des trois-quarts des ITE sous convention.

Sur les ITE en état de fonctionnement, quelques-unes d'entre elles sont difficilement exploitables par une partie des acteurs potentiellement utilisateurs (ex : carrières). Il est nécessaire de créer ou d'adapter des ITE utilisables par le maximum de filières économiques.

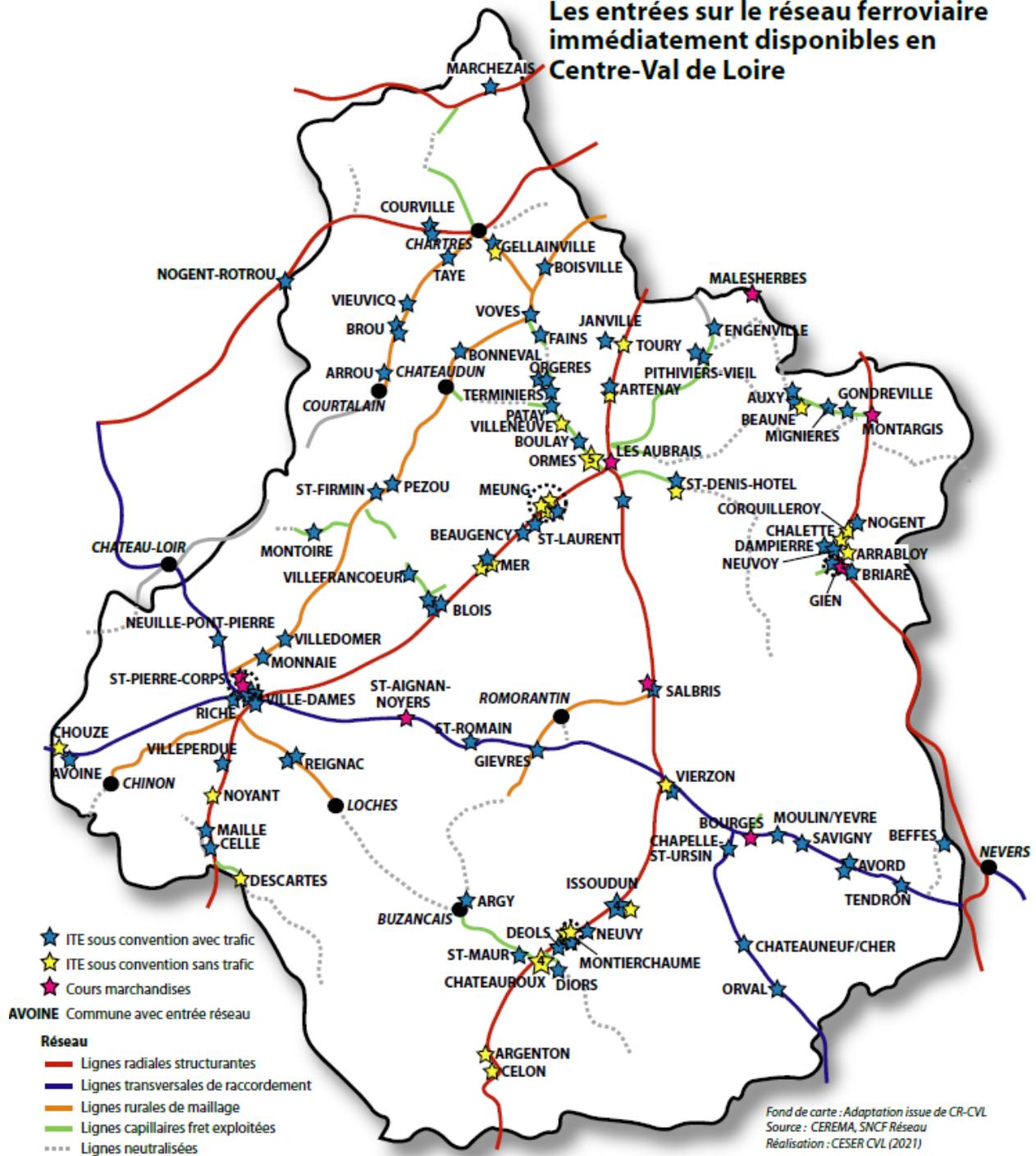
En sus de ces ITE, on dénombre une dizaine de cours marchandises immédiatement disponibles. Ces cours marchandises sont ouvertes à tous les chargeurs et entreprises ferroviaires et sont localisées en agglomération (Saint-Pierre-des-Corps, Les Aubrais, Montargis, Gien, Bourges) et dans des zones plus rurales (Salbris, Saint-Aignan-Noyers, Malesherbes).

²¹ Source : Données CEREMA (base ITE 3000) et SNCF Réseau

²² Une ITE sous convention signifie que l'entreprise ou l'organisme public paie la redevance de fonctionnement à SNCF Réseau, pas nécessairement une circulation de convois fret.

²³ Source : Base ITE 3000 (CEREMA)

Les entrées sur le réseau ferroviaire immédiatement disponibles en Centre-Val de Loire



Le patrimoine ferroviaire d'accès au réseau est complété par 101 installations potentiellement mobilisables après travaux d'intensités variables²⁴. Ces installations sont de trois ordres :

- Une dizaine de cours marchandises gérées par SNCF Réseau accessibles après travaux. Ces cours sont

relativement bien réparties sur le territoire régional.

- 28 ITE hors convention SNCF Réseau mobilisables après des travaux peu importants (installations jugées « neuves », « bonnes » ou « utilisables » par les chargeurs). A l'image des cours, ces embranchements sont relativement

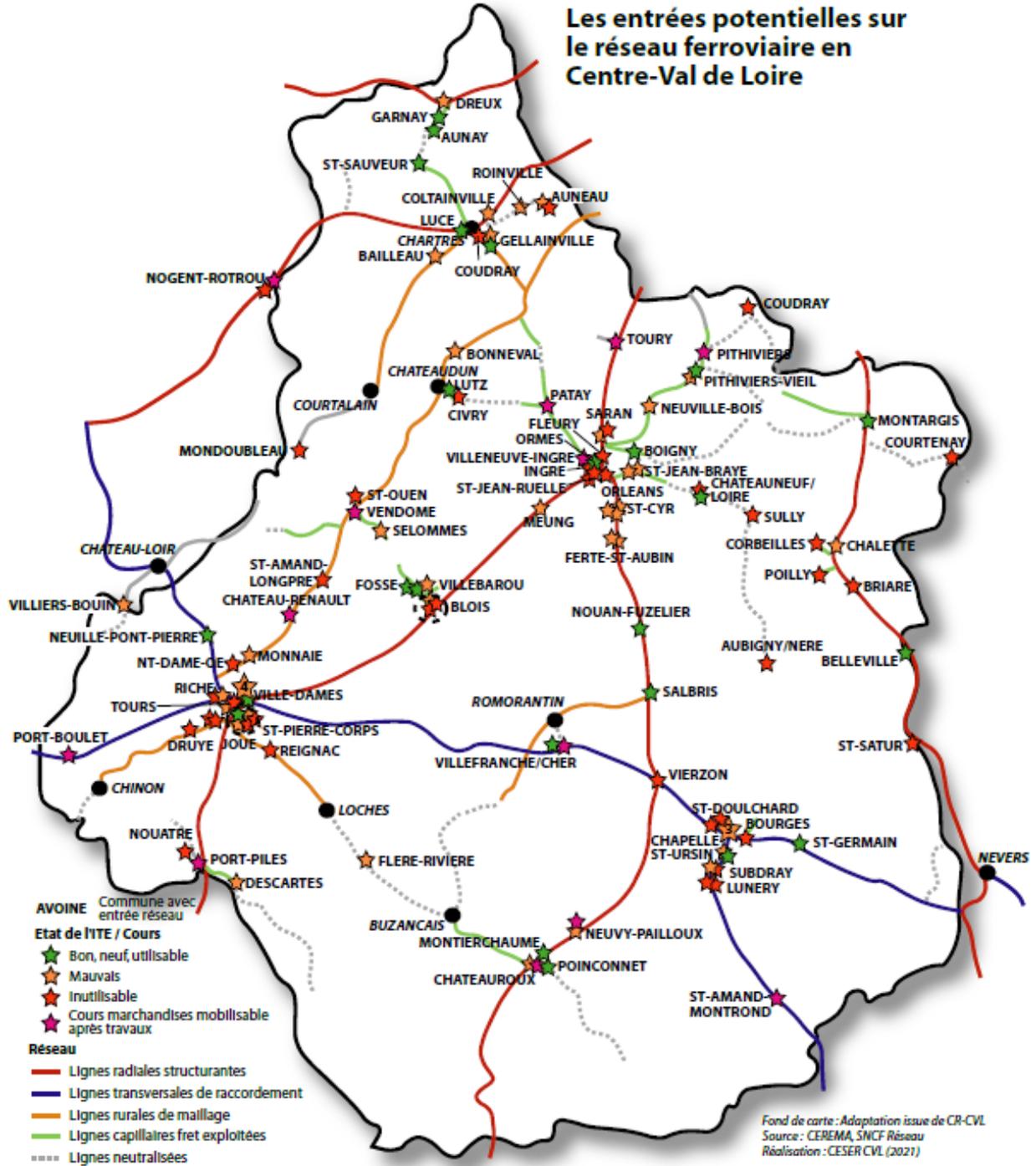
²⁴ Source : Base ITE 3000 (CEREMA)

bien répartis sur le territoire régional, situés en agglomérations et en milieux ruraux.

- 73 ITE hors convention SNCF Réseau mobilisables après d'importants

travaux (installations jugées « mauvaises » ou « inutilisables » par les chargeurs). Ces installations maillent bien le territoire régional

Les entrées potentielles sur le réseau ferroviaire en Centre-Val de Loire



ZOOM : Plateformes de transport combiné

La région Centre-Val de Loire compte deux plateformes de transport combiné actives sur son territoire à Saint-Pierre-des-Corps (Brangeon) et à Vierzon (Combronde). Une

troisième plateforme est en projet de réactivation aux Aubrais avec un AMI menée par SNCF Réseau.

Naviland Cargo (COPIL)

- *Opérateur de transport combiné rail-route présent sur 18 terminaux en Europe réalisant 80 M€ de chiffre d'affaires.*
- *Volonté de s'implanter sur le nord d'Orléans Métropole pour une activité en lien avec le port du Havre et l'Axe Atlantique.*
- ***Pas de solution proposée par SNCF Réseau en raison de plan d'urbanisme contraignant et de foncier dédié non disponible. Un projet de reconstitution du chantier de transport combiné est en cours sur le site des Aubrais avec un AMI lancé en avril 2020 et porté à connaissance des acteurs concernés.***
- *Potentiel estimé à 3 trains par semaine entre Les Aubrais et Le Havre*



PARTIE II – 6 PRECONISATIONS ET 23 ACTIONS POUR LE FRET FERROVIAIRE EN CENTRE-VAL DE LOIRE

4.1. SIX PRECONISATIONS

Numéros	Préconisations
A	Structurer un plan de relance du report modal vers le ferroviaire
B	Préserver, sauvegarder, reconstituer le patrimoine ferroviaire pour assurer l'avenir
C	Promouvoir Dév'Up en qualité de coordinateur régional du fret ferroviaire
D	Optimiser les ressources de la logistique et du mode ferroviaire et les faire connaître
E	Développer les relations pour améliorer les accès aux réseaux nationaux, européens et mondiaux
F	Favoriser l'innovation et le dialogue social

Pour chacune des actions proposées, trois échelles de priorité sont proposées pour distinguer les actions à mener dans :

- **Priorité 1** ou immédiate qui traite les sujets de sauvetage, préservation des installations ou décisions urgentes à prendre 
- **Priorité 2** pour atteindre l'objectif de retour à 18% de part de marché du mode ferroviaire sur le fret national total 
- **Priorité 3** qui vise des actions de redéveloppement et d'expansion du report modal de la route vers le fer 

STRUCTURER UN PLAN DE RELANCE DU REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE

Contexte

Les objectifs de réduction des gaz à effets de serre dans les chaînes logistiques de production et de distribution, les volontés de relocalisation et de redéploiement des activités industrielles sur le territoire, ainsi que les ambitions partagées (doubler la part modale du ferroviaire à horizon 2030) imposent aux pouvoirs publics de développer des stratégies à diverses échelles géographiques et territoriales.

Après le positionnement pris par l'Etat au deuxième semestre 2021 via sa *Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire*, la Région Centre-Val de Loire doit se saisir de ces orientations et décliner sur son territoire une stratégie pour favoriser le report modal et permettre aux entreprises de participer collectivement aux enjeux de développement durable. Cette stratégie aux échelles nationales et régionales devra tenir compte de la situation concurrentielle dans le milieu ferroviaire (lot de wagons isolés, conteneurs et/ou lot massifié dans un même train avec plusieurs opérateurs). Par ailleurs, cette mise en concurrence a-t-elle totalement répondu aux espérances de hausses de trafics ?

Les acteurs ont besoin d'une planification des investissements et d'une organisation structurée multimodale en complémentarité avec comme objectif fixé et suivi par la puissance publique de faire baisser considérablement les émissions de gaz à effets de serre.

Propositions d'actions

Priorité Action immédiate :

- **Action A.1. Prendre le relais de l'animation de la CFF en promouvant Dév'Up comme structure porteuse.** La CFF a fait la preuve que des solutions pouvaient émerger d'une intelligence collective en mettant en commun des informations et des bonnes pratiques.

Priorité Atteinte objectif 18%

- **Action A.2. Constituer, diffuser et partager un plan d'action régional de relance du fret ferroviaire avec les entités régionales contributrices** (ADEME, DREAL, Région, SNCF Réseau, EPCI volontaires, Dév'Up, CCI, syndicats patronaux et salariés, Préfecture de Région). Ce plan s'inscrit dans les orientations de la *Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire*, et dans le rapport du Conseil d'Orientation des Transports l'ayant inspiré, pour en être la déclinaison régionale. Ce plan doit être animé par une instance dont la mission est au croisement de l'intérêt général et de l'intérêt économique. La logistique en est une partie intégrante et elle doit être traitée en amont dans la chaîne de production.

Acteurs à mobiliser

- ✓ Etat
- ✓ Conseil régional
- ✓ Départements
- ✓ EPCI
- ✓ Consulaires
- ✓ Entreprises
- ✓ Orga. pro.
- ✓ SNCF Réseau
- ✓ Ent. fer. et commissionnaires
- ✓ Associations / Fédérations

Type de dépense

- ✓ Fonctionnement
- ✓ Investissement

Préco B

PRESERVER, SAUVEGARDER, RECONSTITUER LE PATRIMOINE FERROVIAIRE POUR ASSURER L'AVENIR

Contexte

Le réseau ferroviaire en région est constitué de très nombreuses voies dites capillaires fret, à usage uniquement fret, dont la pérennité peut être menacée lors de programmation de remise à niveau, voire de modernisation nécessaire. Les fermetures de lignes nombreuses ces dernières décennies connaissent un ralentissement grâce à des investissements importants des acteurs publics et des entreprises.

Pourtant, ces voies sont fortement génératrices de fret ferroviaire, principalement grâce aux secteurs céréaliers et carriers.

Propositions d'actions

Priorité Action immédiate

- **Action B.1.** Préserver le réseau des voies 7 à 9 SV et AV²⁵ pour permettre la circulation des convois fret à 40 km/h minimum à la charge D (22,5 tonnes à l'essieu) en travaillant avec l'Etat (via les CPER), les collectivités concernées, les industriels et les stockeurs.
En prolongement, il conviendra de faire l'inventaire des sites industriels et de stockages agricoles menacés, et de ne pas autoriser de déclassement de voies fret sans étude d'impact partagée par les acteurs concernés.
- **Action B.2.** Accélérer les aménagements permettant de disposer de trois terminaux de transport combiné en Centre-Val de Loire (Saint-Pierre-des-Corps, Les Aubrais, Vierzon) et en aidant les opérateurs à moderniser les installations.

Priorité Développement

- **Action B.3.** Dans le cadre de travaux de régénération du réseau de desserte fine, réaliser des études « Voyageurs » et « Fret » afin de préserver les possibilités à l'avenir

Acteurs à mobiliser

- ✓ Etat
- ✓ Conseil régional
- ✓ Départements
- ✓ EPCI
- ✓ Consulaires
- ✓ Entreprises
- Orga. pro.
- ✓ SNCF Réseau
- Ent. fer. et commissionnaires
- ✓ Associations / Fédérations

Type de dépense

- Fonctionnement
- ✓ Investissement

²⁵ Lignes capillaires « Sans Voyageurs » et « Avec Voyageurs »

Préco C

PROMOUVOIR DEV'UP EN QUALITE DE COORDINATEUR REGIONAL DU FRET FERROVIAIRE

Contexte

Le fret ferroviaire doit être penser en priorité comme un outil participant à la baisse des émissions de GES et à la performance économique. Cet objectif doit être partagé par tous les acteurs économiques et à ce titre, l'agence de développement économique régionale Dev'Up constitue l'acteur idoine à même de porter cette ambition et de formuler des engagements avec l'ensemble des membres.

Ainsi, une coordination régionale incombant à Dev'Up permettrait de bien informer et reporter aux responsables politiques et économiques sur les niveaux de trafics, les perspectives, les difficultés et les solutions innovantes à proposer. L'agence régionale pourrait notamment s'appuyer sur l'expertise de la DREAL en la matière.

Propositions d'actions

Priorité Action Immédiate

- **Action C.1.** Donner les moyens techniques et organisationnels à Dev'Up d'assurer cette nouvelle mission.

Priorité Atteinte objectif 18%

- **Action C.2.** Organiser tous les ans ou tous les deux ans un salon régional du fret ferroviaire en alternance sur les trois grands sites régionaux (Vierzon, Orléans, Tours).
- **Action C.3.** Mettre en place une information régionale sur le niveau de report modal et la diminution des gaz à effets de serre sur la région et la partager avec les régions voisines et les organismes nationaux.

Acteurs à mobiliser

- ✓ Etat
- ✓ Conseil régional
Départements
EPCI
- ✓ Consulaires
Entreprises
- ✓ Orga. Pro
SNCF Réseau
- ✓ Ent. Fer. et
commissionnaires
- ✓ Associations /
Fédérations

Type de dépense

- ✓ Fonctionnement
- ✓ Investissement

OPTIMISER LES RESSOURCES DE LA LOGISTIQUE ET DU MODE FERROVIAIRE ET LES FAIRE CONNAITRE

Acteurs à mobiliser

- Etat
- ✓ Conseil régional
- Départements
- ✓ EPCI
- ✓ Consulaires
- ✓ Entreprises
- ✓ Orga. Pro
- ✓ SNCF Réseau
- ✓ Ent. Fer. et commissionnaires
- ✓ Associations / Fédérations

Contexte

La présence d'infrastructures ferroviaires constitue un prérequis à un usage de ce mode dans les acheminements des marchandises des entreprises. Ces infrastructures sont composées certes du réseau mais aussi de points d'entrées et de sorties de ce réseau que sont les installations terminales embranchées (propriétés d'entreprises ou de collectivités publiques), les cours marchandises (propriété de SNCF Réseau) terminaux de transport combiné (statut privé, concédé, mixte ou public). Ces points de statuts et de capacités de manutention différentes sont actuellement peu connus des chargeurs utilisateurs de fret, et encore moins des potentiels utilisateurs.

Sur la thématique de l'aménagement foncier des activités logistiques, les implantations réalisées ou en projet nombreux dans divers espaces de la région posent question quant à leurs possibilités d'usage pratique du mode ferroviaire. Nombre de plateformes se positionnent en priorité sur les potentialités routières.

Type de dépense

- ✓ Fonctionnement
- ✓ Investissement

Propositions d'actions

Priorité Action immédiate

- **Action D.1.** Constituer un annuaire partagé des acteurs de la logistique et du fret ferroviaire en Centre-Val de Loire et le diffuser.
- **Action D.2.** Faire l'inventaire des demandes de modifications, créations d'ITE et suivre le stock des études en attente dans les bureaux de l'ingénierie SNCF Réseau ou privée.
- **Action D.3.** Rouvrir l'ITE en ligne de la centrale d'enrobés de Fossé (41) en accordant le déchargement en navette des matériaux (50 000 tonnes de granulats reportés immédiatement de la route eu fer)

Priorité Atteinte objectif 18%

- **Action D.4.** Renforcer la connaissance des ITE en tant que points d'entrée ou de sortie du réseau ferroviaire en poursuivant et en enrichissant le travail engagé par le CESER CVL (issu des bases ITE 3000 du CEREMA et SNCF Réseau). Cette connaissance améliorée permettra de disposer d'une cartographie-infographie complète sur ces points d'accès essentiels (capacité d'accueil, matériels de manutention disponibles, caractéristiques techniques,...).
- **Action D.5.** Création d'une ITE sur Saran (45) avec un potentiel de 50 000 à 100 000 tonnes de granulats pour la livraison directe d'une centrale d'enrobés située sur site.

Priorité Développement

- **Action D.6.** Déterminer la forme d'intervention (sensibiliser, inciter ou contraindre) pour raccorder au ferroviaire des grandes plateformes logistiques et y générer des trafics (existantes ou en projet) situées en région. Le SRADDET doit constituer le document de référence sur ce sujet et instaurer une politique partagée.

DEVELOPPER LES RELATIONS POUR AMELIORER LES ACCES AUX RESEAUX NATIONAUX, EUROPEENS ET MONDIAUX

Contexte

Les liaisons ferroviaires assurées aujourd'hui et souhaitées demain dépassent l'échelle de la région Centre-Val de Loire. Les acheminements ferroviaires sont fréquemment d'une distance minimale de 300 kilomètres, même si des liaisons de plus grande proximité existent sur des relations massives.

Pour cela, en plus de SNCF Réseau en régional, des échanges et des partenariats privilégiés avec les régions voisines sont indispensables pour cibler les axes d'amélioration organisationnels et structurels dans le but d'assurer une continuité optimale des parcours ferroviaire y compris jusqu'aux ports. Des voies ferroviaires sont déjà identifiées en région qu'il convient de promouvoir aux échelles interrégionales, européennes et axiales.

A ce titre, la Région doit avoir une connaissance de l'ensemble de l'activité de transport de marchandises. Afin qu'une véritable stratégie nationale s'opère, en lien avec les besoins des territoires. Ainsi, il est nécessaire que l'Etat et les Régions partagent leurs réflexions pour la cohérence de l'aménagement du territoire à tous les niveaux et pour décider ensemble des investissements les plus pertinents sans objectif de concurrence entre elles mais avec celui de développement des volumes de façon équilibrée afin de garantir le développement des emplois dans les territoires.

Propositions d'actions

Priorité Atteinte objectif 18%

- **Action E.1.** Reconnecter ferroviairement le Berry à la Bretagne et aux ports de l'Atlantique via Saint-Pierre-des-Corps en remettant en état Buzançais-Loches.
- **Action E.2.** Rouvrir le tronçon Patay-Péronville pour utiliser la carrière Moreau dans le cadre des travaux du Grand Paris (calcaire et déchets inertes).

Priorité Développement

- **Action E.3.** Positionner la Région et le CESER Centre-Val de Loire comme partie prenante des instances interrégionales et européennes du ferroviaire (ex : CESER de l'Atlantique, UE-Atlantic Corridor)
- **Action E.4.** Intégrer la Région Centre-Val de Loire, avec les Régions intéressées, en qualité d'observatrice dans les instances des Grands Ports Maritimes influençant les imports/exports régionaux (HAROPA, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle)
- **Action E.5.** En lien avec HAROPA, remettre en place un itinéraire bis d'accès au Port de Rouen au départ des Aubrais pour les trafics de céréales (via Le Mans ou via Voves).

Acteurs à mobiliser

- ✓ Etat
- ✓ Conseil régional
- Départements
- EPCI
- Consulaires
- Entreprises
- Orga. Pro
- SNCF Réseau
- Ent. Fer. et commissionnaires
- ✓ Associations / Fédérations

Type de dépense

- ✓ Fonctionnement
- ✓ Investissement

FAVORISER L'INNOVATION ET LE DIALOGUE SOCIAL

Contexte

Le transport de marchandises par ferroviaire n'a pas connu d'avancées technologiques importantes ces dernières décennies comparées aux évolutions majeures réalisées dans le voyageur. Les matériels roulants, les lieux de manutention (ITE, terminaux) et le numérique n'ont que peu évolué avec des gestes métiers souvent identiques à ceux effectués à la mi-vingtième siècle.

Concernant le dialogue social dans le secteur ferroviaire, les mouvements sociaux peuvent être ressentis comme trop récurrent par nombre de chargeurs, clients premiers du ferroviaire car donneur d'ordres des entreprises ferroviaires circulantes sur le réseau.

Propositions d'actions

Priorité Atteinte objectif 18%

- **Action F.1. Innovation** Promouvoir sur la région et auprès des Métropoles le transport de déchets ménagers et déchets inertes du BTP par voies ferrées et fluviales.
- **Action F.2. Innovation** Concevoir avec SNCF Réseau sur la région la création d'une action ligne d'essai pour les matériels ferroviaires à valider, par exemple en utilisant une section de ligne non exploitée.
Cette action a pour objectif de développer la recherche pour la conception de nouveaux types de wagons adaptés aux contraintes ou aux dimensions des produits et à leur manutention.
- **Action F.3. Innovation** Apporter une aide en ingénierie de projets aux acteurs de l'innovation en région (fabricants de matériels ferroviaires et équipementiers sous-traitants) en favorisant le travail de partenariat entre SNCF Réseau et ses services ingénierie, mais aussi les services ingénierie du matériel ferroviaire et les constructeurs locaux au besoin
- **Action F.4. Dialogue Social** Instaurer une rencontre semestrielle à annuelle avec les organisations patronales et syndicats de salarié(e)s afin de mieux appréhender les enjeux de démocratie sociale dans un secteur concurrentiel où les investissements publics et les aides en soutien à l'exploitation sont importants.

Priorité Développement

- **Action F.5. Innovation** Etudier puis expérimenter les possibilités de mutualisation des matériels et ressources humaines TER et des entreprises ferroviaires (acteur en lien avec les plateformes logistique ce qui nécessite d'avoir des équipes commerciales en région pour prospecter les besoins du e-commerce) dans le cadre d'opérations de logistique urbaine en gare. Des espaces dans les gares pourraient être conventionnés avec un opérateur qui assurerait la distribution du dernier kilomètre (tramway, petits véhicules électriques, vélo,...). De nouveaux matériels, voire l'adaptation du matériel existant, pourraient être pensés pour permettre l'emport de caisses mobiles qui seraient déchargées en gare.

Acteurs à mobiliser

- ✓ Etat
- ✓ Conseil régional
- ✓ Départements
- ✓ EPCI
- ✓ Consulaires
- ✓ Entreprises
- ✓ Orga. Pro
- ✓ SNCF Réseau
- ✓ Ent. Fer. et commissionnaires
- ✓ Associations / Fédérations

Type de dépense

- ✓ Fonctionnement
- ✓ Investissement

4.2. UNE VISION PAR PRIORITES

Priorité	Intitulé	Préco / Action
Priorité 1 qui traite les sujets de sauvetage, préservation des installations ou décisions urgentes à prendre	Prendre le relais de l'animation de la CFF en promouvant Dév'Up comme structure porteuse	A.1
	Préserver le réseau des voies 7 à 9 SV et AV ²⁶ pour permettre la circulation des convois fret à 40 km/h minimum à la charge D (22,5 tonnes à l'essieu)	B.1
	Accélérer les aménagements permettant de disposer de trois terminaux de transport combiné en Centre-Val de Loire	B.2
	Donner les moyens techniques et organisationnels à Dév'Up d'assurer une nouvelle mission sur le fret ferroviaire	C.1
	Constituer un annuaire partagé des acteurs de la logistique et du fret ferroviaire en Centre-Val de Loire et le diffuser	D1
	Faire l'inventaire des demandes de modifications, créations d'ITE et suivre le stock des études en attentes	D.2.
	Rouvrir l'ITE en ligne de la centrale d'enrobés de Fossé (41) en accordant le déchargement en navette des matériaux	D.3.
Priorité 2 pour atteindre l'objectif de retour à 18% de part de marché du mode ferroviaire sur le fret national total	Constituer, diffuser et partager un plan d'action régional de relance du fret ferroviaire avec les entités régionales contributrices	A.2
	Organiser tous les ans ou tous les deux ans un salon régional du fret ferroviaire en alternance sur les trois grands sites régionaux	C.2.
	Mettre en place une information régionale sur le niveau de report modal	C.3.
	Renforcer la connaissance des ITE en tant que points d'entrée ou de sortie du réseau ferroviaire	D.4.
	Création d'une ITE sur Saran (45) avec un potentiel de 50 000 à 100 000 tonnes de granluats	D.5.
	Reconnecter ferroviairement le Berry à la Bretagne et aux ports de l'Atlantique en remettant en état Buzançais-Loches	E.1.
	Rouvrir le tronçon Patay-Péronville pour utiliser la carrière Moreau dans le cadre des travaux du Grand Paris	E.2.
	Promouvoir sur la région et auprès des Métropoles le transport de déchets ménagers et déchets inertes du BTP par fer et fleuve	F.1.
	Concevoir avec SNCF Réseau sur la région la création d'une action ligne d'essai pour les matériels ferroviaires à valider	F.2.
	Apporter une aide en ingénierie de projets aux acteurs de l'innovation en région	F.3.
	Instaurer une rencontre semestrielle à annuelle du dialogue social	F.4.
Priorité 3 vise des actions de redéveloppement et d'expansion du report modal de la route vers le fer	Dans le cadre des travaux de régénération du réseau de desserte fine, réaliser des études « Voyageurs » et « Fret »	B.3
	Déterminer la forme d'intervention, (sensibiliser, inciter ou contraindre) pour raccorder au ferroviaire des grandes plateformes logistiques et y générer des trafics	D.6
	Positionner la Région et le CESER Centre-Val de Loire comme parties prenantes des instances interrégionales et européennes du ferroviaire	E.3.
	Intégrer la Région Centre-Val de Loire, avec les Régions intéressées, en qualité d'observatrice dans les instances des Grands Ports Maritimes influençant les imports/exports régionaux	E.4.
	En lien avec HAROPA, remettre en place un itinéraire bis d'accès au Port de Rouen	E.5.
	Etudier puis expérimenter les possibilités de mutualisation des matériels et ressources humaines TER	F.5.

²⁶ Lignes capillaires « Sans Voyageurs » et « Avec Voyageurs »

COMPOSITION DE LA COALITION FRET FERROVIAIRE

Animateur de la Coalition : M. Jean-Paul CARLAT

Chargé-e-s de mission : Vincent SANTOUL et Laure CARRERE

Membres du Comité technique :

M. Jean-Claude BROSSIER
MME Marie-Laure CHOLLET
M. Hervé COUPEAU
MME Florence DUMOND
M. Jean-François HOGU
M. Alain JUMEAU
MME Isabelle PAROT
MME Paulette PICARD
M. Patrick UGARTE
M. Jean-Paul VINCENT

Membres du Comité de pilotage :

M. Walter BOBLIN, *Groupe La Poste*
MME Sylvie BOUCHETTE, *CCI 45*
M. Didier DURAND, *FNTR CVL*
M. Philippe DURET, *SNCF Réseau*
M. Didier GOUTARD, *SNCF Réseau*
M. Vincent GRAFFIN, *Axereal*
MME Corinne LANGE, *Eurovia*
M. Eric LIGLET, *UNICEM CVL*
MME Patricia PERENNES, *Conseil régional Centre-Val de Loire*
MME Béatrice DERENNE, *Conseil régional Centre-Val de Loire*
M. Christophe POURNIN, *Ets Villemont*
MME Bernadette VILLEMONT, *Ets Villemont*

REMERCIEMENTS ET AUDITIONS

Les membres de la Coalition Fret Ferroviaire remercient les personnes ci-dessous ayant répondu à leurs sollicitations d'auditions en Comité de pilotage, ainsi que les personnes ayant participé aux Ateliers thématiques de mars, mai, septembre et octobre 2021.

CEREMA, Alexis VERNIER, *Chargé d'études socio-économiques des transports* / Bruno MEIGNIEN, *Chargé d'études ferroviaires*

GEO REPARTITION, Patrice DIARD, *Ingénieur-consultant indépendant*

INVEHO, Julien MATHIAUD, *Directeur-Général*

Millet Rail, Philippe MILLET, *Président*

Naviland Cargo, Eric Champeyrol, *Directeur-Général*

Fret SNCF / Rail Logistics Europe, Louis DELVIG, *Direction Recherche/Développement*

SOCOFER, Bertrand HALLE, *Directeur-Général*

Les Organisations syndicales représentatives présentes (*CFDT Cheminots, CGT Cheminots, SUD Rail*)

BIBLIOGRAPHIE

Etudes nationales

Alliance 4F, 06/2020, *Les propositions de l'Alliance 4F pour doubler la part de marché du fret ferroviaire en 2030*

COI, 05/2021, *Avis du Conseil d'Orientation des Infrastructures sur la stratégie nationale du fret ferroviaire*, Ministère chargé des Transports

Haut Comité du Système de Transport Ferroviaire, 06/2021, *Stratégie pour le développement du fret ferroviaire*, Ministère chargé des Transports

Ministère chargé des Transports, 2021, *Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire*

Ministère chargé des Transports, Alliance 4F, AUTF, SNCF Réseau, 2021, *Pacte pour le développement du fret ferroviaire*

Ministère chargé des Transports, 13/09/2021, *Intervention de JB Djebbari à la SITL*

Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, 10/2012, *Information CO₂ des prestations de transport*

Samarcande, 2015, *La plateformisation de la logistique, un enjeu d'efficacité économique et de développement durable*, recherche PREDIT

SNCF Réseau, 2020, *Document de référence du réseau*

TLF, 09/2021, *Comment doubler le fret ferroviaire d'ici 2030 ? – Misons sur la « logistique ferroviaire »*

Etudes en région

CEREMA, 04/2017, *Comptabilisation des flux de matières à l'échelle de la région Centre-Val de Loire*, DREAL CVL

CEREMA, 07/2017, *Etude logistique en région Centre-Val de Loire : Phase 3 – Cas de massification de trafics*, DREAL CVL

CESER CVL, 06/2016, *Un élan nécessaire pour le fret ferroviaire en région Centre-Val de Loire*

Sites Internet

ARAFER, www.autorite-transports.fr

COP Centre-Val de Loire, <https://cop.centre-valde Loire.fr>

Objectif OFP, www.objectif-ofp.rog

ORT CLV (Observatoire des Transports), www.ort-centre-val-de-loire.fr

SNCF Réseau, www.sncf-reseau.com

ANNEXE 1 : COMPOSITION DES ATELIERS THEMATIQUES

Atelier « Agriculture-Industrie-EIT » - 23 mars 2021

Transports Brangeon	Coop Agricole Gâtinais
CCI 45	Villemont
Ligérienne Granulat	Pyrex
HAROPA	Agropithiviers
Fret SNCF	CESER CVL
EUROVIA	FORWARDIS

Atelier « Formation-Ressources humaines » - 23 mars 2021

OPCO Mobilités	AFT-IFTIM
CCI 45	SNCF RESEAU CVL
Fertract	FNTR
CESER CVL	Pôle Emploi - DT Loiret

Atelier « Promotion-Investissements » - 26 mars 2021

Bouygues	Fret SNCF
CCI 45	Orléans Métropole
FNTR	CESER CVL
DREAL CVL	Ligérienne Granulats

Atelier « Retours » - 20 mai 2021

CESER CVL	EUROVIA
CCI 45	Dév'Up
OPCO Mobilités	Agropithiviers
FNTR	CCI Vierzon-Sologne-Berry

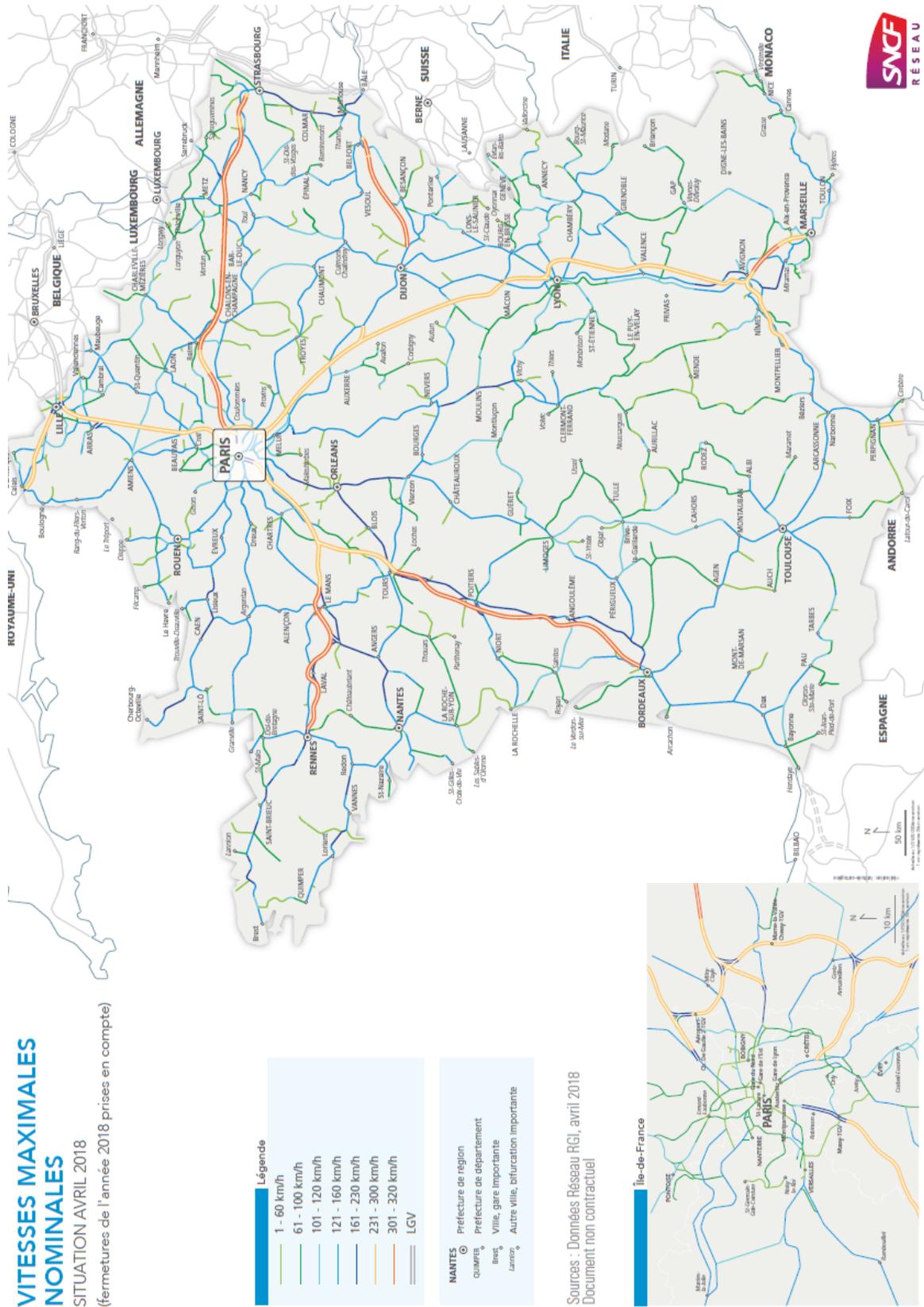
Atelier « Dialogue social » - 17 septembre 2021

CESER CVL	SNCF Réseau
CGT Cheminots	SUD Rail
CFDT Cheminots	

Atelier « Innovation » - 8 octobre 2021

CESER CVL	La Poste
CCI 45	Rail Logistics Europe – RetD
Patrice DIARD - Consultant	EUROVIA
SOCOFER	SNCF RESEAU

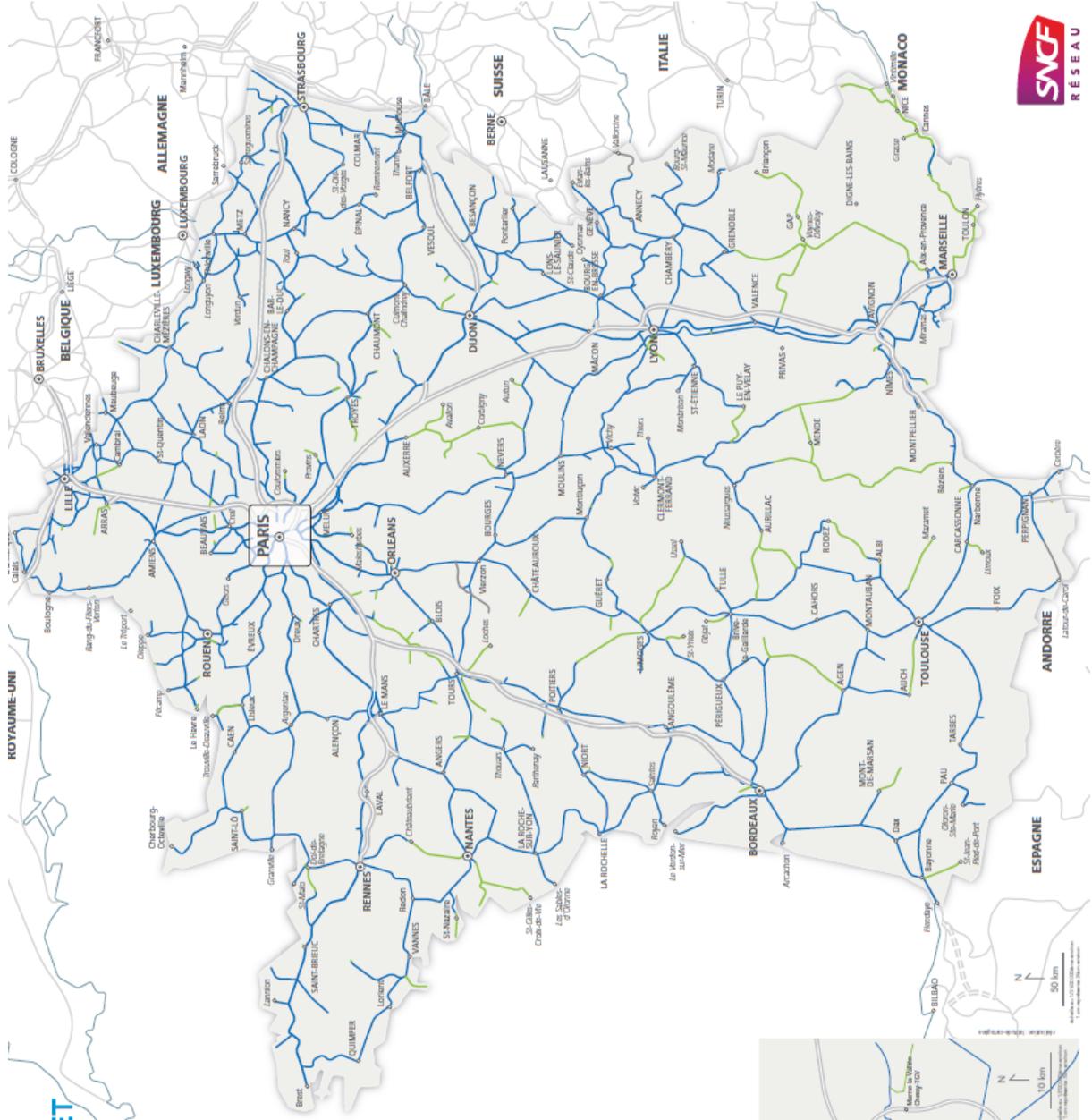
ANNEXE 2 : CARTES TECHNIQUES DU RESEAU FERROVIAIRE NATIONAL²⁷



²⁷ Source : www.sncf-reseau.com

CHARGES ADMISSIBLES POUR LE TRANSPORT DE FRET

SITUATION AVRIL 2018
(fermetures de l'année 2018 prises en compte)



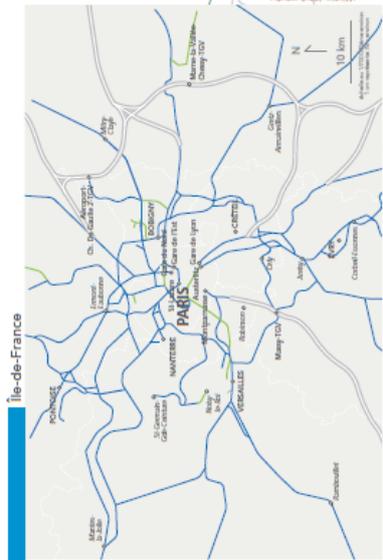
Légende

	20€/essieu (C4)
	22,5€/essieu (D4)
	Ligne à voie métrique sans trafic fret
	LGV (D4)

NANTES

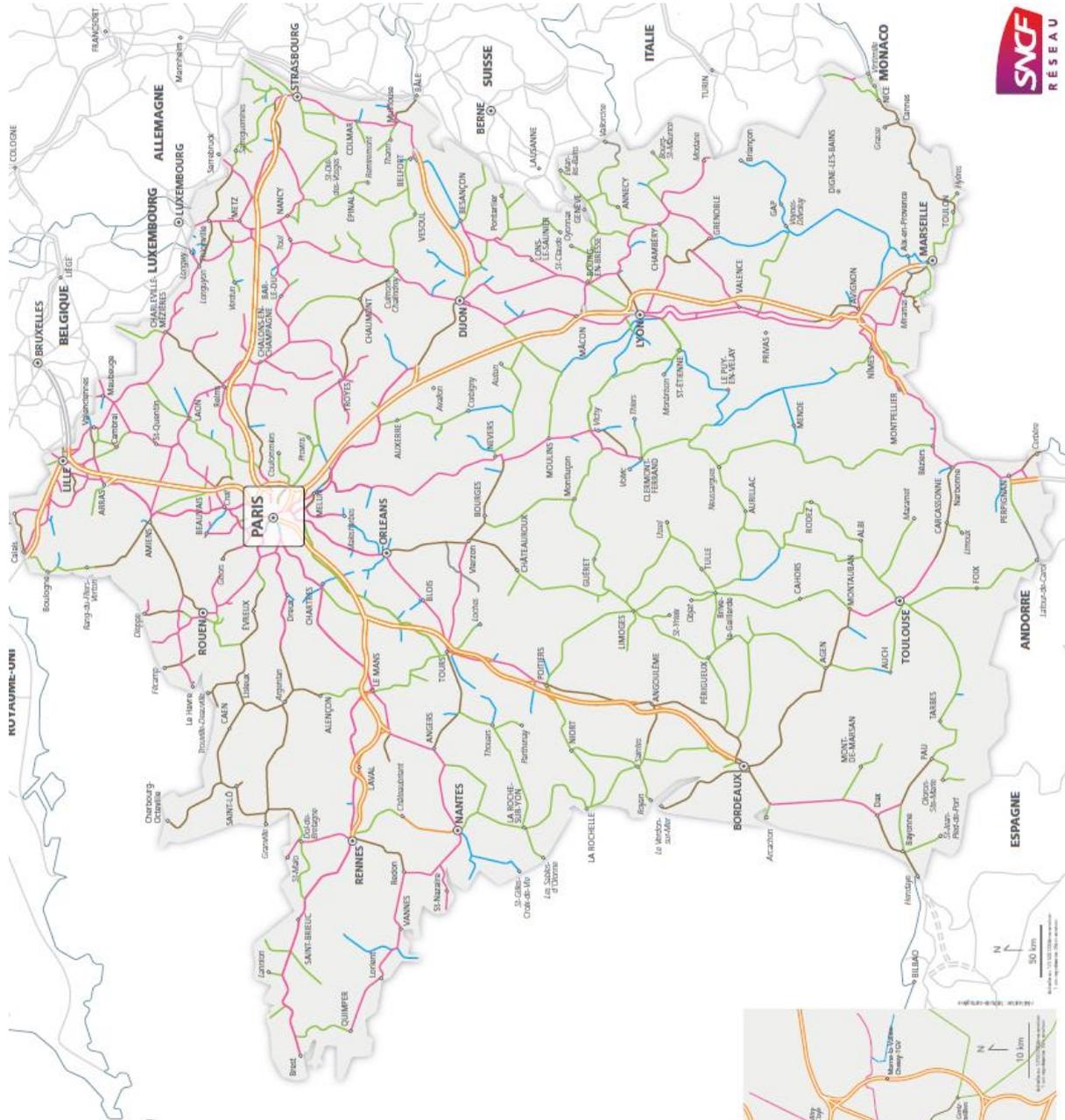
	Prefecture de région
	Prefecture de département
	Brest, Ville, gare importante
	Autre ville, bifurcation importante

Sources : Données Réseau FGI, avril 2018
Document non contractuel



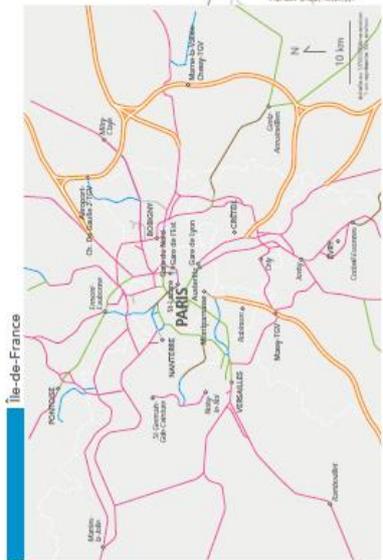
GABARIT LIMITE DES OBSTACLES HAUTS (FRET)

SITUATION AVRIL 2018
(fermetures de l'année 2018 prises en compte)



- Légende**
- Gabarit GC
 - Gabarit GB1
 - Gabarit GB
 - Gabarit GA
 - Gabarit G1
 - LGV
 - Voie métrique (gabarit spécifique)
- NANTES**
- Préfecture de région
 - Préfecture de département
 - Bret, Ville, gare importante
 - Larroz, Autre ville, bifurcation importante

Sources : Dombès Réseau RGI, juin 2018
Document non contractuel



ANNEXE 3 : ESTIMATION DES ECONOMIES DE GAZ A EFFETS DE SERRE²⁸

Pyrex : 1300 camions de 40 tonnes PTRAs²⁹ entre Châteauroux et Nemours

- Emissions par camions gazole 40 tonnes PTRAs Benne TP : 105 g CO₂ / t.km (p.78)

Calcul : 105 g CO₂ x (1300x40) t x 210 km = **1 146 600 kg CO₂**

- Emissions par train Gazole : 27,1 gCO₂ / t.km (p.46)

Calcul : 27,1 g CO₂ x (1300x40) t x 250 km = **352 300 kg CO₂**

- Emissions par train mixte électrique / Gazole : 4,26 gCO₂ / t.km (p.46)

Calcul : 4,26 g CO₂ x (1300x40) t x 250 km = **55 380 kg CO₂**

Menut Recyclage : Maintien de 25 000 tonnes sur le ferroviaire sur 500 km en moyenne

- Emissions par camions gazole 40 tonnes PTRAs Benne TP : 105 g CO₂ / t.km (p.78)

Calcul : 105 g CO₂ x 25000 t x 500 km = **1 312 500 kg CO₂**

- Emissions par train Gazole : 27,1 gCO₂ / t.km (p.46)

Calcul : 27,1 g CO₂ x 25000 t x 250 km = **169 375 kg CO₂**

- Emissions par train mixte électrique / Gazole : 4,26 gCO₂ / t.km (p.46)

Calcul : 4,26 g CO₂ x 25000 t x 500 km = **53 250 kg CO₂**

Naviland Cargo : 3 trains hebdomadaires en importations du Havre vers Les Aubrais (1 train de combiné équivaut à 45 camions³⁰)

- Emissions par camions gazole 40 tonnes PTRAs porte-conteneurs : 91,6 gCO₂ / t.km (p.78)

Calcul : (91,6 g CO₂ x 1800 t x 280 km) x 52 semaines x 3 rotations = **7 201 958,4 kg CO₂**

- Emissions par train Gazole : 27,1 gCO₂ / t.km (p.46)

Calcul : (27,1 g CO₂ x 1800 t x 250 km) x 52 semaines x 3 rotations = **1 902 420 kg CO₂**

- Emissions par train mixte électrique / Gazole : 4,26 gCO₂ / t.km (p.46)

Calcul : (4,26 g CO₂ x 1800 t x 330 km) x 52 semaines x 3 rotations = **394 742,4 kg CO₂**

AgroPithiviers : 3000 conteneurs vers Le Havre³¹

- Emissions par camions gazole 40 tonnes PTRAs porte-conteneurs : 91,6 g CO₂ / t.km (p.78)

Calcul : 91,6 g CO₂ x (3000x40) t x 280 km = **3 077 760 kg CO₂**

- Emissions par train Gazole : 27,1 gCO₂ / t.km (p.46)

Calcul : 27,1 g CO₂ x (3000x40) t x 250 km = **813 000 kg CO₂**

- Emissions par train mixte électrique / Gazole : 4,26 gCO₂ / t.km (p.46)

Calcul : 4,26 g CO₂ x (3000x40) t x 300 km = **153 360 kg CO₂**

Axéreal : Augmentation de 10% des tonnages en fer réalisés vers les ports³² (report de 60 000 t vers Rouen, 45 000 tonnes vers Saint-Nazaire et 50 000 tonnes vers La Rochelle)

- Emissions par camions gazole 40 tonnes PTRAs benne céréalière : 99,5 g CO₂ / t.km (p.78)

Calcul : (99,5 g CO₂ x Ro60 000 t x 220 km) + (99,5 g CO₂ x SN45 000 t x 380 km) + (99,5 g CO₂ x LR50 000 t x 350 km) = **4 756 100 kg CO₂**

- Emissions par train Gazole : 27,1 gCO₂ / t.km (p.46)

Calcul : (27,1 g CO₂ x Ro60 000 t x 280 km) + (27,1 g CO₂ x SN45 000 t x 380 km) + (27,1 g CO₂ x LR50 000 t x 350 km) = **1 392 940 kg CO₂**

- Emissions par train mixte électrique / Gazole : 4,26 g CO₂ / t.km (p.46)

²⁸ Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, 10/2012, *Information CO₂ des prestations de transport*

²⁹ Poids Total Roulant Autorisé

³⁰ Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/transport-combine>

³¹ Référence kilométrique de départ à Pithiviers

³² Référence kilométrique de départ à Orléans

Calcul : $(4,26 \text{ g CO}_2 \times \text{Ro}60\ 000 \text{ t} \times 280 \text{ km}) + (4,26 \text{ g CO}_2 \times \text{SN}45\ 000 \text{ t} \times 380 \text{ km}) + (4,26 \text{ g CO}_2 \times \text{LR}50\ 000 \text{ t} \times 350 \text{ km}) = \mathbf{218\ 964 \text{ kg CO}_2}$

Villemont : Augmentation de 10% des tonnages en fer réalisés vers les ports de l'Atlantique³³ (report de 17 000 t)

- Emissions par camions gazole 40 tonnes PTR A benne céréalière : $99,5 \text{ g CO}_2 / \text{t.km}$ (p.78)

Calcul : $99,5 \text{ g CO}_2 \times 17\ 000 \text{ t} \times 260 \text{ km} = \mathbf{439\ 790 \text{ kg CO}_2}$

- Emissions par train Gazole : $27,1 \text{ gCO}_2 / \text{t.km}$ (p.46)

Calcul : $27,1 \text{ g CO}_2 \times 17\ 000 \text{ t} \times 350 \text{ km} = \mathbf{161\ 245 \text{ kg CO}_2}$

- Emissions par train mixte électrique / Gazole : $4,26 \text{ gCO}_2 / \text{t.km}$ (p.46)

Calcul : $4,26 \text{ g CO}_2 \times 17\ 000 \text{ t} \times 350 \text{ km} = \mathbf{25\ 347 \text{ kg CO}_2}$

Eurovia : Transfert de 50 000 tonnes de granulats entre Thouars et Blois

- Emissions par camions gazole 40 tonnes PTR A benne TP : $105 \text{ g CO}_2 / \text{t.km}$ (p.78)

Calcul : $105 \text{ g CO}_2 \times 50\ 000 \text{ t} \times 180 \text{ km} = \mathbf{945\ 000 \text{ kg CO}_2}$

- Emissions par train Gazole : $27,1 \text{ gCO}_2 / \text{t.km}$ (p.46)

Calcul : $27,1 \text{ g CO}_2 \times 50\ 000 \text{ t} \times 200 \text{ km} = \mathbf{271\ 000 \text{ kg CO}_2}$

- Emissions par train mixte électrique / Gazole : $4,26 \text{ gCO}_2 / \text{t.km}$ (p.46)

Calcul : $4,26 \text{ g CO}_2 \times 50\ 000 \text{ t} \times 200 \text{ km} = \mathbf{42\ 600 \text{ kg CO}_2}$

Eurovia : Transfert de 30 000 tonnes de granulats entre Thouars et Monnaie (37)

- Emissions par camions gazole 40 tonnes PTR A benne TP : $105 \text{ g CO}_2 / \text{t.km}$ (p.78)

Calcul : $105 \text{ g CO}_2 \times 30\ 000 \text{ t} \times 130 \text{ km} = \mathbf{409\ 500 \text{ kg CO}_2}$

- Emissions par train Gazole : $27,1 \text{ gCO}_2 / \text{t.km}$ (p.46)

Calcul : $27,1 \text{ g CO}_2 \times 30\ 000 \text{ t} \times 140 \text{ km} = \mathbf{113\ 820 \text{ kg CO}_2}$

- Emissions par train mixte électrique / Gazole : $4,26 \text{ gCO}_2 / \text{t.km}$ (p.46)

Calcul : $4,26 \text{ g CO}_2 \times 30\ 000 \text{ t} \times 140 \text{ km} = \mathbf{17\ 892 \text{ kg CO}_2}$

Eurovia : Transfert de 50 000 à 100 000 tonnes de granulats entre Thouars et Saran (45)³⁴

- Emissions par camions gazole 40 tonnes PTR A benne TP : $105 \text{ g CO}_2 / \text{t.km}$ (p.78)

Calcul : $105 \text{ g CO}_2 \times 75\ 000 \text{ t} \times 230 \text{ km} = \mathbf{1\ 811\ 250 \text{ kg CO}_2}$

- Emissions par train Gazole : $27,1 \text{ gCO}_2 / \text{t.km}$ (p.46)

Calcul : $27,1 \text{ g CO}_2 \times 75\ 000 \text{ t} \times 240 \text{ km} = \mathbf{487\ 800 \text{ kg CO}_2}$

- Emissions par train mixte électrique / Gazole : $4,26 \text{ gCO}_2 / \text{t.km}$ (p.46)

Calcul : $4,26 \text{ g CO}_2 \times 75\ 000 \text{ t} \times 240 \text{ km} = \mathbf{76\ 680 \text{ kg CO}_2}$

Total des émissions de GES identifiées par modes de traction

Camion gazole	Train gazole	Train mixte électrique-gazole
21 100 tonnes CO₂	5 664 tonnes CO₂	1 039 tonnes CO₂

³³ Référence kilométrique prise à Châteauroux au départ et La Rochelle à l'arrivée

³⁴ Référence de 75 000 tonnes annuelles, moyenne entre les potentiels minimum et maximum



CESER

Centre-Val de Loire
Conseil Économique, Social et Environnemental Régional du Centre-Val de Loire

9 rue Saint-Pierre Lentin • 45000 ORLÉANS • Tél. : 02 38 70 30 39 • Email : ceser@centrevalde Loire.fr
ceser.regioncentre.fr