

PREFET DE LA REGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

*Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté*

Besançon, le 6 février 2020

Service Transports - Mobilités

Département Intermodalité Déplacements

Forum Fret ferroviaire

SNCF Réseau

Dijon le 30 janvier 2020

14h30 - 17h30

Introduction :

- Jérôme Grand, directeur territorial de SNCF Réseau

Pour SNCF Réseau, il importe d'instaurer un dialogue avec les parties prenantes : opérateurs de fret, chargeurs, collectivités. L'échange doit permettre de faire avancer les projets locaux de fret.

- Eric Pierrat, Secrétaire Général aux Affaires Régionales, représentant M. le préfet de Région

Le fret ferroviaire demeure concurrencé par la route et a des faiblesses. Néanmoins, en région Bourgogne Franche-Comté, il peut compter sur de solides atouts et une envie partagée de maintenir et développer ce réseau au service de l'économie.

La Loi d'Orientation des Mobilités prévoit pour le fret ferroviaire 6 axes de travail avec une grande concertation lancée ce printemps et une stratégie élaborée avant le fin 2020.

Enfin, les enjeux environnementaux conduisent à limiter le « tout camion » au profit du transport multimodal et dont les ports sont des points entrée-sorties privilégiés.

Les grands enjeux du fret ferroviaire en Bourgogne Franche-Comté : Jérôme Grand

- enjeux de développement durable : Un train de fret représente 30 à 40 camions et donc moins d'émissions de GES.

- enjeux de développement du trafic : Il faut mettre davantage de trains sur l'infra

- enjeux de développement économique et d'emploi : le réseau ferroviaire est attractif pour les entreprises

4 aouts dans la région :

- les autoroutes ferroviaires : les acteurs économiques se saisissent de cette opportunité et le « stop » à Mâcon en mars 2019 a été un vrai challenge et une réussite pour SNCF Réseau.

- la gare de triage de Gevrey : elle est bien situé à la croisée des axes vers Paris, le nord et l'axe rhénan et représente un enjeu d'intérêt national. Le schéma directeur prévoit de diminuer le dficit actuel qui s'élève à 3 M€/an en réduisant le nombre de voies, en concentrant l'infrastructure. 2 M€ ont été investis en 2019 et 2M€ seront investis en 2020.

- le capillaire fret : 1300 trains/an circulent sur ce réseau qu'il faut sauvegarder. Un diagnostic prospectif a été fait pour donner de la visibilité à l'État, à la Région, aux chargeurs. 20 M€ sont à investir durant la prochaine décennie pour maintenir en état ce réseau. En 2019, la ligne de Gray, avec la coopérative Interval a été sauvée. En 2020, l'objectif est d'investir sur les lignes de la Nièvre (Nevers-Arembouy et Cercy-Corbigny-Clamecy).

- l'intermodalité : le couple fer-fleuve est important en BFC avec trois ports embranchés à Macon, Chalon et Pagny. L'intermodalité favorise ainsi les synergies entre modes au service des clients.

Table ronde 1 Stratégie commerciale et tarification du fret

Jean-Christophe Baudouin (délégué interministériel au développement de l' Axe Méditerranée Rhône-Saône).

Les flux sont importants sur la totalité de l'axe avec 300 zones d'activités de plus de 10 ha recensées le long de cet axe, avec des échanges depuis les ports fluviaux et le rail en BFC vers les ports de la façade Méditerranée. Le rail permet de sortir de ce bassin fermé. La région BFC est idéalement située au carrefour des autres grands bassins économiques et le rail permet de se raccorder aux grands corridors européens et de mieux accéder à la Mitteleuropa. Ce qui se passe en BFC intéresse tout le monde en France et une communauté de destin est nécessaire pour le fret.

Michel Neugnot, 1^{er} vice-président de la région Bourgogne Franche-Comté

Par le passé, les investissements ferroviaires ont été entrepris sans concertation véritable avec les chargeurs et ont conduit à des échecs (ex des gares bois financées sur fonds publics et sans véritable essor). Il y a aujourd'hui une analyse partagée sur l'importance du fret ferroviaire au service de l'économie et du dynamisme des régions.

Ce qui est nouveau aujourd'hui est la place des acteurs économiques remis au cœur des décisions. Cela suppose de mieux les connaître, repérer leurs besoins, faire de la prospective pour définir ensemble une bonne stratégie d'investissements en s'appuyant sur des données fiables et partagées. Les partenariats sont également indispensables entre tous les acteurs. Les modes ne doivent pas être opposés car ils sont complémentaires.

Michel Suchaut, président de la CCI de Saône et Loire

La CCI 71 avec son opérateur Aproport gère les ports sur la Saône : trois plates-formes avec une offre trimodale à grand gabarit. En terme d'activité, la route représente 52 %, le fluvial 34 % et le ferroviaire 14 %.

Un port relié ferroviaire est un port qui marche mieux. Le « stop » à Macon de l'autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou avec VIIA et le transporteur Allainé est un bon exemple de coordination entre SNCF Réseau et les pouvoirs publics (Etat, Région, Agglo) très réactifs et mobilisés dans des temps record pour permettre les aménagements en gare et sur le port. Depuis la mise en service en mars 2019, le stop est un vrai succès .

Jérôme Grand, directeur territorial de SNCF Réseau

Le temps du ferroviaire n'est pas celui du politique ni celui de l'économie. Pourtant , cette opération a montré qu'avec un fonctionnement efficace en mode projet, dans un souci constant d'écoute du client, l'objectif a pu être atteint.

Eric Pierrat, SGAR Bourgogne Franche-Comté

L'État a su être réactif à Macon pour permettre le stop de l'autoroute ferroviaire à Mâcon avec des trains de 750 m. L'État cofinance à présent une étude de faisabilité pour des trains de 850m.

La stratégie France Logistique mise en œuvre par le gouvernement doit permettre à la France de gagner des positions et de devenir une filière d'avenir.

L'État soutient la filière et s'engage à rattraper le retard sur les infras, notamment par le soutien au combiné. Ainsi, 3,6 Md€ sont fléchés sur 10 ans, et 27 M€ sur 5 ans pour le transport combiné.

Le Contrat de Plan Etat-Région offre également un cadre d'intervention avec des opérations concrètes telle que la régénération et la modernisation de lignes à l'exemple de la VFCEA entre Nevers et Chagny.

Michel Suchaut, président de la CCI de Saône et Loire

Les attentes des clients portent sur une offre de prix pertinente au regard de la distance, la fiabilité, la sécurité/route et la flexibilité.

Les évolutions à venir vont concerner les trafics vers l'Italie, les liaisons vers Fos. L'innovation doit être poursuivie avec par exemple les navettes ferroviaires.

Arnaud Sohier (directeur commercial de SNCF Réseau)

La France compte 32 000 km de voies mais ce réseau est insuffisamment circulé. Aujourd'hui 80 % du fret circule sur le réseau dont 6400 km sur le réseau structurant. Il y a un enjeu fort autour des voies de service. Le fret peine à équilibrer ses recettes (1 train fret = 1,9 €/km alors qu'un train voyageurs est à 17€/km).

Depuis le début des années 2000 le fret s'est ouvert à la concurrence et la réforme ferroviaire qui a été lancée en 2017 est le pivot de l'action pour SNCF Réseau. Le projet stratégique « Nouvel R » de SNCF Réseau comporte un axe dédié au fret ferroviaire.

SNCF Réseau a lancé en juillet 2019 une plateforme nationale fret pour construire une offre, pour régler les obstacles rencontrés par les clients.

Un plan de rationalisation et de modernisation des plateformes est lancé sur les 21 sites en France dont celui de Gevrey. Le capillaire fret est aussi un sujet sensible dans les régions et particulièrement en BFC .

Il faut poursuivre le développement des autoroutes ferroviaires, développer le gabarit P400, la simplification, le développement des trains longs, les chantiers de combiné avec le GNTC (Groupement National du Transport Combiné).

Table ronde 2 : Témoignage de clients

1- Le « stop » à Macon de l'autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou

Pascal Leyes, directeur de la CCI 71 et Aproport

Depuis l'abandon du canal à grand gabarit Rhin-Rhône, l'avenir des ports fluviaux passe par le ferroviaire et le multimodal. Le « stop » à Mâcon est vital pour les ports avec des services offerts à de grands industriels tels que Danone qui pour ses trafics d'eau minérale a un objectif de 0 km par route. Aproport travaille aussi à des solutions pour le dernier kilomètre.

Sébastien Huet, directeur adjoint de l'infra pôle circulations BFC à SNCF Réseau

L'opération réussie à Mâcon a répondu à deux enjeux forts : réaliser les aménagements en gare sans interruption du trafic sur la ligne PLM et intégrer des délais inhabituels et au départ sans crédits fléchés. Aujourd'hui la desserte de l'autoroute ferroviaire fonctionne très bien.

2. Mecateam Cluster

Didier Stainmesse, président

Le cluster Mecateam a été créé sur le site de Montceau les Mines il y a 9 ans autour des engins de travaux ferroviaires. Il réunit à présent 110 adhérents et a le soutien du territoire. Il continue de créer des emplois, notamment grâce aux opérateurs chargés de la maintenance du matériel ferroviaire. Il y a de fortes ambitions autour de l'optimisation des chantiers ferroviaires et des coûts.

Didier Bosch , directeur adjoint de l'infrapôle BFC à SNCF Réseau

Le développement du site de Montceau a été rendu possible par un investissement de SNCF Réseau important et dans le respect des délais.

3 . La rationalisation des voies de service au triage de Gevrey

Philippe Pottier, directeur clients et services BFC à SNCF Réseau

Le site de Gevrey est un outil logistique important avec un plan de voie en raquette unique en France et une position stratégique au coeur des grands flux européens. SNCF Réseau a analysé le site avec l'InfraPôle car il est indispensable aujourd'hui de le traiter. En effet, le site est vaste (80 km de voies à entretenir).

Les recettes ne permettent pas d'atteindre l'équilibre et le site connaît un déficit annuel de 3 M€/an. Un investissement sur fonds propres de 2 M€ a été fait en 2019 et le même montant est prévu en 2020. Un schéma directeur est en cours et sera achevé à l'été 2020 avec en prévision une réduction de la voilure de l'ordre de 25 %. De nouveaux investissements seront encore à programmer. SNCF Réseau demeure ouvert à tout ce qui permet d'améliorer la gestion du site.

Olivier Samier, directeur-adjoint Alsace-Bourgogne à Fret SNCF

La démarche entreprise à Gevrey est satisfaisante car conduite en partenariat avec les utilisateurs de la plateforme. Le schéma en cours doit redonner au site une vraie perspective même s'il est très difficile de connaître les évolutions à 5 ans.

Loïc Battu, président d'Euro Cargo Rail

C'est une bonne démarche qui a été menée à Gevrey malgré des craintes au départ. Le travail a été mené en confiance avec l'ensemble des entreprises ferroviaires et a permis de revoir le mode de faire. 15 voies de service bien équipées, bien entretenues et bien exploitées sont suffisantes aujourd'hui pour le trafic actuel mais il est espéré qu'il se développe davantage.

4. Les travaux sur l'étoile ferroviaire de Gray

Pierre Guichard, directeur de la coopérative agricole Interval

Interval dont le siège est à Gray rassemble 400 agriculteurs pour 220 M€ de CA/an. En moyenne, les flux représentent de 500 à 600 000 t de céréales, autant d'oléagineux et 90 000t d'engrais. L'année 2004 a connu un pic d'activité à 400 000 t, chiffre tombé à 125 000 t en 2015. Les destinations sont très variées : Dunkerque, Fos sur mer, Ottmarsheim en Alsace. Le transport de pondéreux demeure un enjeu avec l'utilisation du fluvial au port de Saint-Usage en Côte d'Or (2500 t) mais avec rupture de charge. Le ferroviaire permet des trains complets de 1300 t et les opérations de chargement et déchargement sont rapides. Les travaux de sauvetage de la voie à Gray en 2019 est une réussite avec un engagement financier fort du chargeur aux côtés de l'État et de la Région.

Philippe Pottier, SNCF Réseau.

L'opération réussie à Gray sur le fret capillaire constitue un modèle à développer. La région BFC est une des plus avancées sur ce sujet.

Philippe Gayou, pilote d'axes BFC et Paris-Clermont à SNCF Réseau

Le GIC mis en place pour la maintenance du réseau capillaire et confié pour 3 ans à SFERIS a entraîné un transfert de responsabilité de SNCF Réseau en termes de maintenance et de travaux. Il permet de réduire les coûts après remise à niveau du réseau. Il donne une visibilité à 5-6 ans qui n'existait pas auparavant et met fin à un régime de fermetures de lignes parfois inopinées. Il permet de repositionner les ressources de SNCF Réseau sur le réseau structurant. La région BFC est en France « l'appartement témoin » en matière d'entretien du réseau. Le travail est à poursuivre dans la transparence avec l'ensemble des chargeurs.

Lionel Raclot, directeur commercial de SFERIS

SFERIS, filiale de SNCF Réseau assure l'entretien de 120 kms au travers de 2 GIC, l'un en Champagne, l'autre dans le Morvan. Il serait nécessaire d'accroître ce linéaire et d'accroître aussi la durée des contrats de 3 à 10 ans. La priorité est de donner aux clients toute la disponibilité voulue sur le réseau.
