

## LES OPÉRATEURS FERROVIAIRES DE PROXIMITÉ : DES MAILLONS LOCAUX INDISPENSABLES À LA COMPÉTITIVITÉ DU RAIL

*Le 25 novembre dernier à Arles, le Cluster Paca Logistique a organisé avec la RDT13 un Café de la Logistique sur les Opérateurs ferroviaires de proximité (OFP). Cette matinée, très appréciée, souligne le besoin de mieux comprendre le fonctionnement et les activités de ces opérateurs ainsi que l'enjeu de compétitivité auquel ils répondent. Ce Cahier thématique est aussi l'occasion de faire un bref retour sur les débats très riches de la journée organisée par l'association Objectif OFP à Levallois-Perret le 5 novembre dernier sur le thème «Le fret ferroviaire et les OFP au service d'une logistique efficace» (Présentations disponibles sur [www.objectif-ofp.org](http://www.objectif-ofp.org)).*

### Qu'est-ce qu'un Opérateur ferroviaire de proximité ?

#### Un outil nouveau - en France - pour — la relance du fret ferroviaire

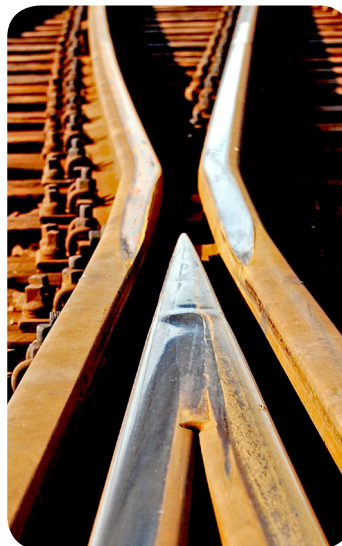
Les OFP (terme utilisé pour la 1<sup>è</sup> fois en 2005 dans un rapport de Jacques Chauvineau) se sont créés dans le contexte particulier de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de marchandises (31 mars 2006). Les premières structures apparaissent en France (2010) suite à l'engagement national pour le fret ferroviaire (2009), qui fait de la relance du rail une priorité nationale.

Selon le rapport « Fret ferroviaire local en régions et dans les ports » (SETRA, 2012), l'objectif des OFP est, schématiquement, de permettre une baisse des coûts du transport ferroviaire de marchandises, grâce notamment à une structure souple et des employés polyvalents, afin de maintenir ou de développer des dessertes sur des petites lignes aujourd'hui délaissées par les opérateurs de grande distance (Fret SNCF, ECR, etc.). Le but est de parvenir à des coûts et à un service concurrentiel avec le tout routier.

Le concept initial d'OFP consiste donc à exploiter une zone limitée géographiquement, la partie principale du trajet étant assurée par un opérateur longue distance qui intègre les wagons remis par l'OFP à des trains entiers. L'idée, sur le modèle des « Shortliners » nord-américains et allemands, est d'associer un opérateur de proximité efficace pour la desserte terminale à un opérateur longue

distance efficace sur le maillon central du trajet, massifié.

Ces opérateurs ferroviaires locaux, de petite taille, sont en charge de combler le vide laissé par le désengagement de



Stocklib - © Cristian Mihai Vela

Fret SNCF de l'activité de transport dite de « wagon isolé » ou de « fret diffus » (passée de 750.000 à 180.000 circulations annuelles), qui concerne des clients de petits et moyens volumes.

En effet, le saut de productivité et d'attractivité demandé au fret ferroviaire ne paraît pas pouvoir reposer sur le seul socle de trains lourds mono-client transeuropéens ou nationaux circulant sur le réseau magistral. Les OFP doivent ainsi redonner une pertinence économique à la desserte ferroviaire d'entreprises que les organisations traditionnelles ne savent/veulent plus assurer.

Même si les premiers retours d'expérience voient un écart entre la théorie et la réalité, l'intérêt des OFP a encore été très récemment réaffirmé (février 2015) dans la Feuille de route de la Conférence environnementale : « *L'Etat et les collectivités territoriales soutiennent les opérateurs de fret de proximité, qui ont vocation à traiter les trafics diffus ainsi que les infrastructures capillaires dans des conditions économiques, d'efficacité et de sécurité particulièrement compétitives.* »

## Quels apports attendus ?

### Les acteurs privés et publics manifestent une réelle attente vis-à-vis du transport ferroviaire de fret.

Beaucoup d'entreprises anticipent une augmentation des contraintes écologiques et énergétiques et le fer constitue, dans ce cadre, un mode de transport très intéressant. Au-delà du gain en matière de carburant et de saturation routière (un train équivaut à 40 à 100 camions), utiliser le fer constitue aussi un facteur de sécurisation des flux : pas de dépendance monomodale mais aussi minimisation des risques liés aux marchandises dangereuses. Les Collectivités territoriales sont, elles, de plus en plus soucieuses de voir régresser la part modale de la route au profit de modes plus écologiques, *a fortiori* dans les territoires où une croissance des flux de marchandises est anticipée, comme en Paca.

La focalisation commerciale et logistique sur un territoire permet aux OFP de passer d'une massification mono-produit, mono-client, à une massification active multi-clients, multi-produits au sein d'un même territoire. En s'appuyant sur ces partenaires locaux en liaison quotidienne avec les clients, le réseau grande distance peut envisager une reconfiguration/simplification progressive.

#### Éléments de contexte

*Le transport ferroviaire européen est à un tournant de son histoire : l'ère des réseaux nationaux mono-acteurs, quasi étanches, où un opérateur national unique et exclusif était supposé capable d'appréhender tous les besoins et d'y répondre, est terminée. Le rail évolue désormais vers un réseau européen multipolaire, ouvert à de nouveaux acteurs, où doivent s'articuler au mieux trois échelles spatiales : territoriale, nationale, européenne.*

*En matière de fret, le modèle ferroviaire français est en difficulté. La part de marché du fer qui était équivalente en France et en Allemagne il y a dix ans, s'est légèrement améliorée en Allemagne alors qu'elle a baissé de 50 % en France, avec désormais une part modale stabilisée à 10 %.*

Source : Revue générale des chemins de fer sept. 2014, consultable sur [www.objectif-ofp.org](http://www.objectif-ofp.org)

Cependant, comme le souligne la thèse professionnelle consacrée par David Feige aux OFP, **l'apparition dans le paysage ferroviaire et logistique de ces nouveaux acteurs suscite des réactions ambivalentes de la part des acteurs de l'écosystème.**

D'une part, ces nouveaux opérateurs sont porteurs d'espoir pour les chargeurs dont la demande de transport n'est pas compatible avec le train complet ou le transport combiné, seule alternative ferroviaire disponible après le désengagement de l'opérateur historique du marché du lotissement. Les OFP sont perçus comme permettant d'ajouter les termes de « flexibilité » et « réactivité » au lexique du fret ferroviaire. En outre, ils participent à une logique promue par les pouvoirs publics français et européens : le développement d'une chaîne logistique multimodale, plus verte et moins dépendante du

transport routier de marchandises. Cependant, force est de constater que les OFP sont parfois perçus avec réserve, voire méfiance, par les acteurs établis du fret et de la logistique, qui voient en eux de potentiels concurrents.

## Quelles prestations proposées ?

Au-delà de mots-clés (« PME ferroviaire », « organisations légères et adaptées ») il n'existe **aucune définition universelle d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité**. Cela tient à une nature intrinsèquement locale, conduisant à des réalités protéiformes en termes de clientèle, de structure juridique, de capital social, d'histoire mais aussi à des objectifs et stratégies spécifiques.

Cependant **tous ces opérateurs apparaissent unis par un socle commun de contraintes** : celles liées à leur taille, qui ne leur permet pas de faire d'économies d'échelles; ensuite un ancrage dans un territoire et leur attachement à la proximité qui les contraignent à utiliser des voies du Réseau Ferré National (RFN) considérées comme peu stratégiques (et donc peu entretenues) par le gestionnaire d'infrastructure; enfin, un système français ferroviaire taillé pour de grandes entreprises.

Face à ces contraintes externes et internes, **le concept s'est donc élargi et transformé depuis son apparition.**

Initialement l'objet des OFP était de « rapprocher le transport ferroviaire des besoins du tissu économique local et de la logique industrielle propre au produit transporté ». Dans ce contexte l'OFP devait permettre « d'organiser un jeu gagnant-gagnant entre l'opérateur ferroviaire de proximité et l'opérateur de flux massifiés [...] dans la perspective d'une croissance globale du fret ferroviaire en améliorant la performance économique » (CHAUVINEAU, 2005).

Les OFP ont donc été conçus autour de deux logiques : une dynamique territoriale, articulée autour de la flexibilité et de l'adaptabilité à la demande des clients chargeurs dans un bassin économique donné et à une échelle locale, et une collaboration fructueuse avec les entreprises de grandes lignes. Le tout permettant un apport mutuel d'affaires et d'offrir à des clients des prestations complètes de traction grande ligne et de desserte fine.

Mais, de fait, le système ferroviaire français contraignant les OFP à des standards surdimensionnés par rapport à leur activité, et la collaboration avec les entreprises ferroviaires nationales n'étant pas totalement acquise, ces opérateurs ont été contraints, pour couvrir leurs coûts fixes, d'effectuer des trajets de moyenne voire grande distance et de développer d'autres services à valeur ajoutée.

On peut distinguer 2 grandes catégories d'OFP :

**Les OFP tractionnaires** ont vocation à organiser, à l'échelon local, le regroupement de flux de marchandises diffus pour constituer des convois ferroviaires multi-clients massifiés qui, une fois acheminés vers des plateformes d'échange, seront repris par des opérateurs à longue distance.

Ces PME ferroviaires peuvent également assurer les fonctions de gestion, d'entretien et de maintenance de voies ferrées locales à faible trafic dédiées au fret (dites capillaires fret), ainsi que des infrastructures ferroviaires des ports, et la gestion des circulations. **On parle alors d'OFP-PGI (prestataire gestionnaire d'infrastructure).**

## L'exemple de la RDT13

La RDT13 a été créée en 1913 pour gérer les chemins de fer départementaux. Plus de cent ans plus tard, elle est devenue une importante entreprise de transport routier de voyageurs du département mais a maintenu son activité ferroviaire, en se spécialisant sur le transport de marchandises.

Son pôle Ferroviaire (fret) emploie 77 salariés pour un chiffre d'affaires de 7 M€. Il détient 12 locomotives dont 4 habilitées Réseau Ferré National (RFN), entretenues dans ses deux ateliers (Arles et Marignane). Depuis 2011, la RDT13 possède une licence d'entreprise ferroviaire et le certificat de sécurité nécessaires pour avoir accès au RFN et est donc devenue officiellement Opérateur Ferroviaire de Proximité.

### Le pôle ferroviaire de la RDT13 commercialise trois activités complémentaires :

- ◇ la traction de marchandises,
- ◇ la maintenance des infrastructures ferroviaires,
- ◇ la maintenance et le garage des matériels roulants.

En matière de traction ferroviaire, l'entreprise se positionne sur tous types de transports sur courtes, moyennes ou longues distances, soit en intervenant seule, soit en partenariat avec d'autres opérateurs ou entreprises ferroviaires. Elle réalise en amont des prestations de conseil et de diagnostic des besoins. En tant que terminaliste, elle peut effectuer tous types de manœuvres sur installation terminale embranchée ou gares de transit. Elle prend notamment en charge les wagons isolés pour des opérations de groupage.

Dans le cadre de ce premier métier, la RDT13 gère notamment le «train des pétroles» sur La Mède Pas-des-Lanciers, le «train des poubelles» de Marseille Prado à Fos, les manœuvres à Clésud ou celles nécessaires aux trains Thello en gare de Marseille Saint-Charles.



Le service maintenance préventive ou curative des infrastructures permet de sécuriser les installations pour la circulation des trains. Sont proposés : l'apport d'expertise, la réalisation de diagnostic technique,

l'entretien courant comme la remise à niveau de voies ferrées ou l'extension des installations. Sont actuellement concernées par ce type de prestations les voies du Port de Marseille, de Clésud ou celles de la ligne Colombiers Cazouls-les-Béziers ainsi que des Installations Terminales Embranchées (ITE), par exemple celle d'Évéré à Fos.

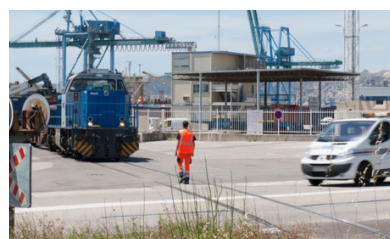
La RDT13 propose enfin à tous les opérateurs de réaliser pour leur compte les opérations de maintenance de leur matériel roulant : engins de traction diesel électrique, hydraulique, électrique et rail/route et wagons. Elle peut aussi louer du matériel de traction, avec ou sans conducteur, ou assurer le stationnement courte ou longue durée de wagons.



Source photos : RDT13

## La navette mixte interbassins sur Marseille - Fos

Avec l'appui financier du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), la société Railiner (du groupe EuroRail/Regiorail) a ouvert le 11 mai 2015 une navette interbassins reliant

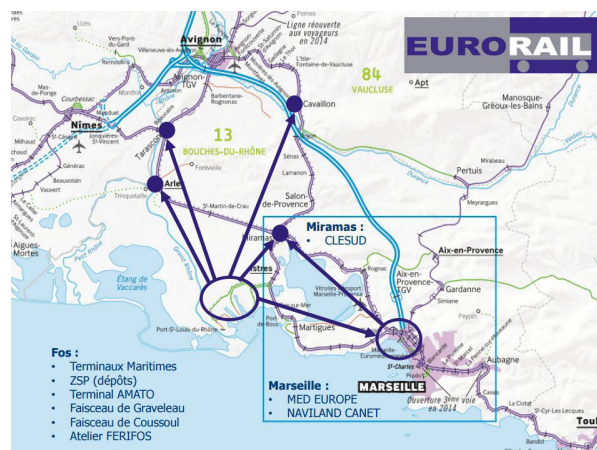


Source photo : L'Antenne

quotidiennement les bassins Est et Ouest du GPMM (132 circulations de juin à septembre). Cette navette est utilisée par des compagnies maritimes,

des opérateurs de transport combiné, des transitaires, des transporteurs routiers, des loueurs de wagons et des ateliers de réparation.

Le principe est de **consolider différents volumes de différentes origines, en mixant tous types de wagons et de marchandises, afin d'offrir des dessertes régulières** entre les terminaux de la zone Marseille / Fos. Le temps de transit est jour A / jour A ou B selon les destinations, et une continuité maritime et douanière est assurée (service sous AP+).



Bien sûr, il y a ensuite possibilité de relier toutes les destinations longue distance via le réseau EuroRail ou celui de ses partenaires. La société opère ce tronçon avec des wagons en propre ou ceux des opérateurs clients. En termes de coût, les manutentions sur les terminaux maritimes sont incluses dans les *Terminal Handling Costs* (si embarquement postérieur ou débarquement) et les tarifs d'acheminement pour un conteneur de 40 pieds et un wagon seraient respectivement de 60 et 100 €.

Bien qu'il s'agisse d'opérations complexes puisqu'incluant des parcours multi-destinations, du tri à plat, et une grande mixité des wagons acheminés et des Unités de Transport Intermodal prises en charge, un équilibre financier est espéré pour 2016 grâce à un passage à 600 unités par mois (400 conteneurs et 200 wagons) qui constitue le point d'équilibre. Est également prévu le développement de l'offre des points locaux desservis et des connexions longue distance.

Les freins au développement relevés sont : la capacité des infrastructures de manutention, avec peu de voies disponibles sur les terminaux maritimes et une disponibilité des sillons trop faible, avec par exemple une circulation obligatoire via l'Estaque du fait de l'insuffisance des sillons via Miramas.

## Le fret ferroviaire dans les ports et leur hinterland

Lors de la journée OFP du 5 novembre, les ports de La Rochelle et de Bordeaux, aux positionnements différents quant à leur rôle de gestionnaire d'infrastructures, ont présenté d'intéressantes initiatives en matière de fret ferroviaire de proximité, synthétisées ci-dessous.

(Pour plus de détails : voir le site objectif OFP).

### Le port de La Rochelle: une conception étendue du rôle du Port

«Après avoir lancé une démarche avant-gardiste sur le transport ferroviaire en créant le 1er opérateur ferroviaire portuaire pour pallier l'absence d'un corridor fluvial naturel, nous souhaitons aujourd'hui passer d'une logique de plateforme logistique à une logique de service point à point. **« Etre architecte de solution logistique », c'est un de nos défis majeurs.** » (Extrait du projet stratégique)

Le projet stratégique vise un développement de 20 % du trafic du port d'ici 2020 (actuellement 10 MT) avec 20 % de report modal ferroviaire. En part de marché, le ferroviaire représentait 8,5 % en 2007, 14 % en 2014 : la marche est donc haute mais les objectifs 2016 seront déjà atteints en 2015 (650.000 T).

«C'est la capacité de polariser les acteurs autour d'un vrai projet commun qui crée un projet vertueux. Le port de La Rochelle se positionne en véritable organisateur de fret ferroviaire.» (Philippe Guillard, Directeur des Opérations et de la Logistique du Port de La Rochelle)

La démarche de création d'une offre de services intéressante s'est structurée autour de 3 actions :

#### ◇ S'assurer d'une offre ferroviaire attractive

Afin de l'enrichir, **le port a créé une filiale (OFP Atlantique)**. Philippe Guillard signale à ce propos que cette expérience leur a permis de beaucoup mieux appréhender la complexité opérationnelle du ferroviaire. Cela renforce aussi les liens entre le port et ses clients embranchés fer.

#### ◇ Conserver le lien ferroviaire avec les clients et densifier leur maillage logistique terrestre

Le port se veut très attentif à la problématique capillaire (coordination fret Port-Régions-RFF) et, pour son maillage terrestre, a mis en œuvre des relais logistiques aux frontières de son hinterland.

#### ◇ Organiser le fret ferroviaire

Une première tâche importante est de fédérer les besoins des entreprises ferroviaires et des chargeurs. Ensuite il convient d'assurer à tous les clients du port un accès sur le territoire national avec un service performant et au juste prix. D'où un dialogue avec le gestionnaire des sillons et la préservation (anticipation de 3 à 5 ans) des capacités de circulation sur les axes structurants des dessertes du Port pour permettre aux entreprises ferroviaires d'accéder à des sillons de qualité.

### Le port se positionne donc comme facilitateur de productivité et de compétitivité dans une démarche de co-construction avec RFF.

Dans cette optique de facilitation de l'usage du rail et d'attraction de nouveaux flux, **le port de La Rochelle souhaite mettre en œuvre d'ici 1 à 2 ans un service de commission de transport**. A plus court terme, le nouvel objectif est de passer de jour A /jour C en jour A /jour B et gagner 20 % de productivité en marge de l'hinterland actuel.

### La stratégie du port de Bordeaux (GPMB)

Le GPMB se positionne en gestionnaire d'infrastructures et travaille donc essentiellement à l'amélioration de ses accès maritimes, routiers et rails. En matière ferroviaire, plusieurs objectifs sont poursuivis. Déjà, il faut garantir la bonne accessibilité du port, donc poursuivre la modernisation du réseau ferré portuaire et connecter les nouvelles zones de développement. Il a été aussi décidé de mettre en place **une navette ferroviaire haute fréquence jusqu'à l'agglomération** (1er marché du port) et de développer des plateformes secondaires ferroviaires dans l'hinterland. Enfin un travail a été initié pour  **pérenniser le réseau capillaire** type la voie d'Ambès (15km de voie unique pour 500.000 T de produits chimiques), ou celle reliant Agen-Auch, ce notamment en mobilisant des financements européens. En effet, la demande des industriels porterait plus sur les voies capillaires que sur la disponibilité des sillons.

Les recettes ne couvrant pas les coûts d'exploitation et de maintenance de ces voies, un nouveau modèle est à construire, en actionnant les leviers suivants :

◇ réduction des charges : avec un référentiel technique adapté au besoin,

◇ augmentation des recettes en contrepartie d'une qualité de service garantie, plus la recherche de nouveaux trafics,

◇ engagements des chargeurs dans la durée.

Les contraintes du RFN ne permettant pas d'activer ces leviers, la voie d'Ambès va ainsi être récupérée en 2016, une fois remise en état, et gérée par une nouvelle entité en cours



est financé par :

