

Fiche L9, rattachée au thème

▲ La logistique : qui, quoi, comment ?

- ▲ La logistique en Paca
- ▲ Evolutions et innovations



L'ESSENTIEL SUR...

## LES OPÉRATEURS FERROVIAIRES DE PROXIMITÉ

*Les OFP 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.*

*L'idée est, sur le modèle des « Shortliners » nord-américains et allemands, 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 notamment en charge de combler le vide laissé par le désengagement de 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.*

*Pour des informations plus détaillées sur ce sujet et des témoignages hors Paca, ne pas hésiter à consulter le site [www.objectif-ofp.org](http://www.objectif-ofp.org)*

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

#### Un outil pour la relance du fret —ferroviaire

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.

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 ». Les OFP, grâce notamment à une structure souple et des employés polyvalents, devaient redonner une pertinence économique à la desserte ferroviaire d'entreprises que les organisations traditionnelles ne savaient/voulaient plus assurer. 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.

L'intérêt des OFP n'en a pas moins été 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. Les OFP sont perçus comme permettant d'ajouter les termes de « flexibilité » et « réactivité » au lexique du fret ferroviaire. Ces opérateurs participent aussi 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.



# Des exemples d'OFP en Paca

## — 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 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'Evéré 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.

## — OFP et ports maritimes

### 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 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.

### Autres exemples d'opérateurs ferroviaire portuaires

A la Rochelle, le Grand Port Maritime (GPMLR) cherche à faire du mode ferroviaire un levier commercial. Il a créé en 2010 son opérateur ferroviaire, OFP Atlantique. Depuis, couplé au dynamisme des clients du port, OFP Atlantique a été un véritable catalyseur du développement du mode ferroviaire pour le port, lui permettant d'atteindre un trafic de 1,75 million de tonnes en 2015 (650 000 tonnes en 2008) avec une ambition de 2,4 millions de tonnes en 2020.

A Anvers, lancement en mai 2016 d'un projet d'OFPP dédié au transport de wagons isolés complets entre la gare de triage d'Anvers nord et les quais embranchés du port belge. Le but : optimiser les coûts de desserte et d'enlèvement ferroviaire par la mutualisation.

*Les Opérateurs Ferroviaires de Proximité, par leur rôle possible dans la redynamisation du fret ferroviaire et le maintien en exploitation des lignes capillaires fret ont un rôle clé à jouer en Paca.*

*Le trafic diffus est en effet un enjeu de développement durable territorial. Le positionnement de notre région, son éloignement du cœur de l'Europe élargie, et l'atout, encore insuffisamment valorisé, de sa façade maritime, militent pour une reconquête de la part de marché du ferroviaire. Il s'agit à la fois d'une question économique et politique majeure, et d'un enjeu écologique fort.*

Sources : notamment les exposés et documents téléchargeables sur [www.objectif-ofp.org](http://www.objectif-ofp.org)

Fiches liées : P9 - Le transport ferroviaire (dont situation en Paca), P8 : La logistique portuaire et des grands flux, P2 - Infrastructures, P3 - Flux de marchandises en Paca

Démarche soutenue par