

*CESR Champagne-Ardenne*

**FRET FERROVIAIRE  
LES OPERATEURS FERROVIAIRES DE PROXIMITE  
Réalités et perspectives en Champagne-Ardenne**

**RAPPORT D'INFORMATION**

**SEANCE PLENIERE DU 18 JUIN 2010**



**Conseil Economique et Social Régional**

## SOMMAIRE

	Pages
<b>I - FRET FERROVIAIRE : CONTEXTE GENERAL</b>	<b>4</b>
<b><u>A. La situation en France</u></b>	<b>4</b>
1. Une longue érosion des trafics de fret ferroviaire	
2. Fret SNCF : d'un plan de restructuration à l'autre	
3. Une ouverture à la concurrence récente	
4. L'engagement national pour le fret : des efforts davantage portés sur les grands corridors	
5. Une desserte locale à l'abandon	
<b><u>B. Le fret ferroviaire en Champagne-Ardenne</u></b>	<b>10</b>
1. Trafic de fret et état du réseau ferroviaire en Champagne-Ardenne	
2. Les flux de marchandises en Champagne-Ardenne	
<b>II – LES OPERATEURS FERROVIAIRES DE PROXIMITE</b>	<b>16</b>
<b><u>A. La situation en France</u></b>	<b>16</b>
1. Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) : concept	
2. Un concept inscrit dans la loi	
3. Les projets d'OFP à l'étude ou en cours de réalisation en France	
4. Les premiers enseignements	
5. Allemagne : les OFP ont trouvé leur place	
<b><u>B. La situation en Champagne-Ardenne</u></b>	<b>22</b>
1. Une organisation de proximité en Champagne-Ardenne : Les chemins de fer de Blaise et Der	
2. Enjeux et perspectives pour créer un OFP en Champagne-Ardenne	
<b>CONCLUSION</b>	<b>27</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>29</b>

---

**La commission du CESR**

- CHERAIN Jean-Pierre
- DEJARDIN Christian – Rapporteur de la commission
- DUCZYNSKI Brigitte
- FAUVEL Bruno
- GUERIN Jean-Pierre
- HUTINET Rémi
- JACQUESON Jean-Pierre
- KIMMEL Alain – Président de la commission
- LASSAUZAY Didier
- LIEBART Bernard
- MENET Denis
- RENARD Jean-Claude
- RUDENT Michel
- TASSIN Patrick
- VERITA Francis
- YON Daniel

---

**Les personnes auditionnées**

- M. FRANCCART, Directeur de la CCI de Châlons,
- M. CHAUVINEAU, Président d'Objectif OFP,
- M. CHAPRON, Directeur des chemins de fer de Blaise et Der,
- M. LAURENT, Président de l'ORT (Observatoire régional des transports) / Directeur logistique de Champagne Céréales,
- MM. DECOBERT et SIVIEN, groupe SNCF-Géodis.

## A. La situation en France

### 1. Une longue érosion des trafics de fret ferroviaire.

Les causes du déclin du fret ferroviaire sont de plusieurs ordres, notamment le recul de l'industrie lourde, l'organisation en juste à temps, le coût du transport, le choix des chargeurs, le fort développement du réseau autoroutier, la modernisation des flottes de camions, mais aussi ceux liés à l'organisation interne de la SNCF et à la qualité du service offert (ex : souplesse, régularité). Aussi, alors que dans les années 1960, la stratégie de la SNCF portait essentiellement sur le fret, les innovations techniques et commerciales se sont davantage concentrées sur le transport de voyageurs avec l'avènement de la Grande Vitesse au début des années 80.

Dans le fonctionnement quotidien de l'entreprise, le fret est devenu le parent pauvre en termes d'affectation des moyens humains et de traction, ainsi que de gestion des circulations et des sillons. Cette désaffectation du fret a sans doute été accentuée par une politique commerciale peu offensive de la part de la SNCF. Par exemple, entre 2000 et 2007, concernant le matériel, le nombre de machines de traction est passé de 4 977 à 2 740 et celui des wagons de 42 000 à 27 000, en raison de l'insuffisance des investissements alors même que le parc de matériel était obsolète et non adapté à l'attente des clients.

Après une pointe de trafic à 74 milliards de tonnes-kilomètres (T/km) au début des années 70, le fret ferroviaire français (et européen en général) connaît depuis le milieu des années 1970 un recul prononcé. En 2000, Fret SNCF, l'opérateur historique, a transporté quelques 57 milliards de T/km, et en 2007, environ 47 milliards de T/km.

En 2009, l'année a été marquée par une nouvelle chute brutale de l'activité de Fret SNCF : - 26% en volume par rapport à 2008. L'année 2008 était déjà en retrait de 12% par rapport à 2007 (source : rapport financier 2009 de la SNCF).

Ainsi, le chiffre d'affaires du groupe Fret SNCF a baissé de 343 Millions d'euros en 2009. Quant au trafic de fret (calculé en GTK ou Giga tonnes kilométriques), il est passé de 35,9 GTK en 2008 à 26,5 GTK en 2009.



Toutefois, la tendance a été comparable à celle observée dans les autres pays de l'Union européenne, la crise économique étant mondiale. A l'échelle européenne, le fret a chuté de 36% au premier trimestre 2009 par rapport au premier trimestre 2008. Par exemple, sur les six premiers mois d'activité de 2009, la contraction du chiffre d'affaires par rapport au premier semestre 2008 a été de 25% pour la DB (Allemagne), 35% pour la RENFE (Espagne) et 37% pour les PKP (Pologne). Le déclin affecte surtout le transport intermodal ainsi que les trains complets pour la longue distance.

Pour les nouveaux entrants, les volumes n'ont diminué que de 8,7% au premier semestre 2009. Début 2009, les sept entreprises ferroviaires privées, principalement Veolia Cargo et Euro Cargo Rail, totalisaient 8,3% de parts de marchés, contre 5,5% en 2008. Leur progression s'est accélérée au 1<sup>er</sup> semestre 2009 pour atteindre 12% en mai et 14% fin novembre (source Les Echos). Mais il s'agit plus d'un effet mécanique lié à la chute de fret SNCF qu'un signe de forte augmentation de leur activité.

- **L'évolution du trafic de fret en France est négative depuis les années 70.**
- **La crise économique accentue de manière brutale la chute des trafics de fret ferroviaire traités par l'opérateur historique, Fret SNCF : -26% entre 2008 et 2009.**
- **Impactée par la crise économique, l'évolution des trafics de fret ferroviaire est également défavorable dans les autres pays européens.**
- **La part des nouveaux entrants s'accroît en France : environ 15%.**

## 2. Fret SNCF : d'un plan de restructuration à l'autre

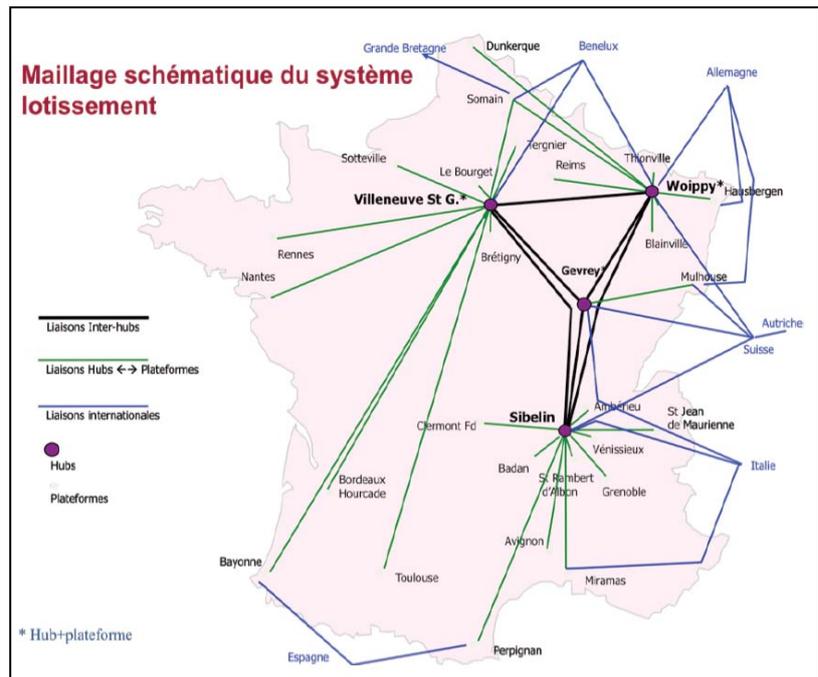
### a. Les plans « Véron » et « Marembaud »

En 2004-2006, le Plan « Véron » avait pour ambition d'améliorer la qualité de service et de restaurer l'équilibre d'exploitation de Fret SNCF. Approuvé par la Commission européenne en mars 2005, ce plan prévoyait le versement par l'Etat à la SNCF de quatre tranches de recapitalisation d'un montant maximum de 800 Millions d'euros. Les conditions posées par la Commission portaient sur l'ouverture effective du marché du fret à la concurrence et sur l'interdiction de toute autre subvention pendant dix ans, sauf si l'activité fret était filialisée. En réalité, ces capitaux ont essentiellement servi à renouveler le parc de locomotives.

Si le plan Véron a en partie conforté l'armature industrielle de Fret SNCF, il n'a pas permis d'atteindre les résultats économiques et la qualité de service escomptés, malgré deux années de redressement en 2004 et 2005. Fin 2006, la SNCF a jugé nécessaire de continuer les efforts de redressement économique et d'amélioration de la qualité de service. Ainsi, la nouvelle direction de Fret SNCF, a élaboré un programme d'actions 2007-2009 dénommé « Haut Débit Ferroviaire » ou plan « Marembaud » dont l'objectif était d'augmenter la rentabilité du fret de 20 à 30% en travaillant sur :

- la restauration, à court terme, de la qualité de service ;
- une organisation de la production de transport plus industrielle raccourcissant les circuits de décision (mise en place, en avril 2007, de cinq Directeurs de grandes zones fret...) avec pour objectif d'être plus réactif face aux attentes des clients ;

- la recherche d'un schéma de production fondé sur une massification des trafics autour de 3 ou 4 hubs (triaux de Villeneuve St Georges, Woippy et Sibelin) à vocation nationale alimentant un système à haut débit et une trentaine de plateformes de marchandises positionnées sur les nœuds des flux industriels et agricoles.
- un nouveau traitement du « wagon isolé » ;
- la mise en place d'une logique de branche : recherche de synergies au sein du Groupe SNCF, avec le regroupement des filiales du fret sous une holding de branche « Transport et Logistiques Partenaires » ;
- le développement de partenariats avec les clients, les salariés, d'autres entreprises ferroviaires en Europe, les opérateurs ferroviaires de proximité pour les dessertes terminales.



#### b. Les perspectives pour le groupe Fret SNCF

Malgré ces différents plans de redressement, les difficultés rencontrées par le groupe Fret SNCF, notamment sur le segment du wagon isolé, se poursuivent, avec une perte de 711 millions d'euros (comptes 2009). Ce bilan a amené le groupe à présenter en septembre 2009, à l'issue d'une phase de diagnostic approfondi, un schéma directeur pour un nouveau transport ferroviaire de marchandises (NTEM). Ce schéma directeur prévoit le déploiement à partir de 2010, et jusqu'en 2015, de neuf projets industriels :

- développer l'offre de transport en trains massifs à l'échelle européenne ;
- substituer au réseau du wagon isolé un ensemble de lignes « MultiLots/MultiClients » ;
- construire un service sur-mesure pour les clients actuels du wagon isolé ;
- accélérer le développement du transport combiné terrestre, maritime et fluvial. (Selon SNCF-Géodis, cela devrait conduire à la transformation de Novatrans en un outil efficace au service des transporteurs) ;
- développer l'offre d'autoroutes ferroviaires, objectif qui donnera lieu en 2010 à une forte implication du groupe SNCF dans Lorryrail (Perpignan-Bettembourg) et le renouvellement de la concession, prévu début 2011, de l'Autoroute Ferroviaire Alpine ;
- créer ou favoriser les initiatives pour la création d'opérateurs ferroviaires de proximité ;
- développer le transport ferroviaire de marchandises à grande et très grande vitesse ;
- poursuivre des démarches innovantes en matière de logistique urbaine ;
- créer un réseau de plates-formes multimodales maritimes et terrestres ;
- faire évoluer le pilotage de l'activité avec la création de cinq entités : charbon-acier, automobile-chimie, agriculture et produits de carrière, combiné, MultiLots/MultiClients.

Ce nouveau schéma directeur s'inscrit dans la logique de l'engagement de l'État en faveur des modes de transport écologiques dont l'objectif est de faire évoluer la part modale du fret non routier et non aérien de 14% à 25% à l'échéance 2022, qui le conduira à investir 7 milliards d'euros dans les infrastructures d'ici à 2020.

- **L'opérateur historique, Fret SNCF, a procédé à une refonte complète de son organisation ferroviaire.**
- **Les plans « Véron » et « Marembaud » n'ont pas inversé la tendance : les trafics de fret régressent et Fret SNCF enregistre de lourdes pertes financières.**
- **Fret SNCF a présenté en septembre 2009 un schéma directeur pour un nouveau transport ferroviaire de marchandises.**

### **3. Une ouverture à la concurrence récente**

Depuis le 15 mars 2003, des opérateurs autres que les entreprises ferroviaires « historiques » comme la SNCF peuvent proposer des services internationaux de transport de fret. Cette possibilité, dans un premier temps réservée aux 50 000 km de lignes du Réseau TransEuropéen de Fret Ferroviaire (RTEFF), a été étendue à tout le réseau européen en 2008. La France a attendu 2006 pour transposer en droit français le droit européen en matière de libéralisation du marché fret. Pour opérer sur le sol français, les nouveaux intervenants doivent obtenir auprès de l'Etat une licence d'entreprise ferroviaire ainsi qu'un certificat de sécurité. Ce certificat est délivré par le ministère des Transports après avis émis par Réseau Ferré de France (RFF) sur la base d'un rapport technique établi par la SNCF. Dans ce contexte, la gestion des sillons fret est confiée à RFF.

Il existe aujourd'hui plusieurs opérateurs ferroviaires de fret en France dont le groupe SNCF qui dispose de 2 licences de transporteurs : l'opérateur historique Fret SNCF et sa filiale VFLI. Depuis 2006, beaucoup de mouvements ont été effectués, les nouveaux entrants – qui sont encore présents en 2010 – sur le marché en France sont :

- Euro Cargo Rail (ECR), racheté depuis par la Deutsche Bahn, est le plus important en termes de parts de marchés (9%),
- Europorte, l'entreprise ferroviaire du groupe Eurotunnel formée par la réunion d'Europorte 2 et de la partie française de Véolia Cargo (Socorail, Veolia Cargo France, Veolia Cargo Link, CFTA Cargo), la partie hors France ayant été rachetée par le groupe SNCF (dont Rail4Chem). Europorte regroupe donc 5 filiales : Europorte France (ex Véolia Cargo France), Europorte Channel (ex-Europorte 2), Europorte Link (ex Veolia Cargo Link), Europorte Proximité (ex CFTA) et SOCORAIL.
- Colas Rail (Spie rail et Seco Rail), CFL Cargo et B Cargo (SNCB) qui connaît d'importantes difficultés.

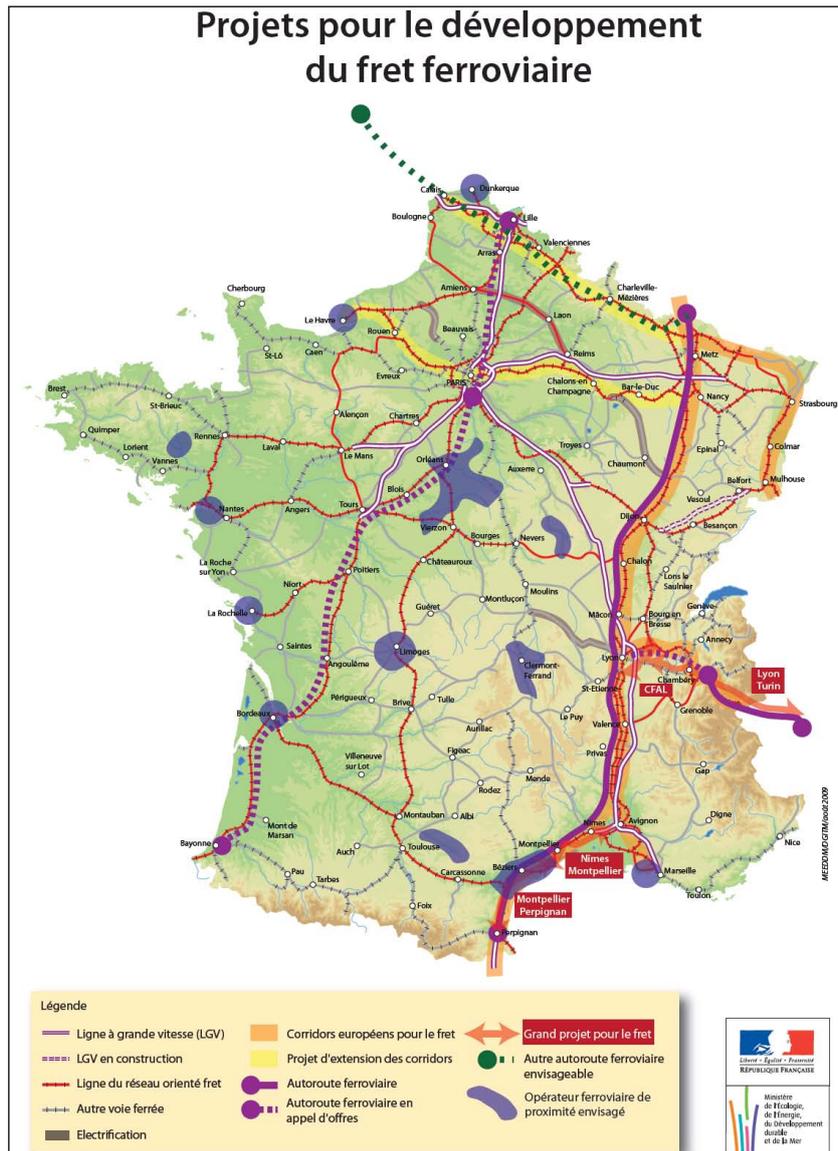
- **Les nouveaux entrants gagnent des parts de marché.**
- **Toutefois, ils se positionnent sur des trafics « longues distances » avec des trains entiers.**

#### 4. L'engagement national pour le fret : des efforts davantage portés sur les grands corridors

Dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, les nouveaux objectifs fixent la part modale du non-routier et du non aérien à 25% à l'échéance 2022 contre 14% actuellement. Avec une première étape d'ici à 2012 à 17,5% du total. Ainsi, le mode ferroviaire doit renforcer sa part de marché sur les flux massifs industriels, notamment dans le transport des matières dangereuses où il demeure très pertinent. Un des objectifs est de mettre à disposition des opérateurs une infrastructure performante et de transférer au mode ferroviaire une partie importante du transit routier. Ainsi, le développement des entreprises ferroviaires opérant en France et les autoroutes ferroviaires seront soutenus.

A cette fin, l'Etat, RFF et les opérateurs ferroviaires, en particulier la SNCF, ont décidé d'un grand engagement national pour le fret ferroviaire. Il s'appuie notamment sur les 8 axes suivants :

- créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées en France (mettre des camions sur les trains) ;
- aider massivement le développement du transport combiné (mettre plus de conteneurs sur les trains) ;
- développer les opérateurs ferroviaires de proximité (créer des PME ferroviaires pour desservir les territoires et les zones portuaires avec des organisations légères et adaptées) ;
- développer le fret ferroviaire à grande vitesse entre les aéroports (utilisation des lignes à grande vitesse en dehors des heures de pointes pour le transport de marchandises) ;
- créer un réseau à priorité d'utilisation fret, dit ROF (réseau orienté fret) ;
- supprimer les goulets d'étranglement (notamment pour l'agglomération lyonnaise et entre Nîmes et Montpellier), principaux points de congestion du réseau ferré national ;
- améliorer la desserte ferroviaire des grands ports français (condition essentielle à leur développement), sources importantes de fret massifié ;
- moderniser la gestion des sillons (amélioration des temps de parcours et du respect des horaires des trains de fret) et traiter le fret comme une priorité.



En complément des engagements du Grenelle de l'Environnement et du contrat de Performance de RFF de 13 milliards d'euros, cet engagement national correspond à un investissement public global en faveur du fret ferroviaire de plus de 7 milliards d'euros d'ici à 2020. Dès 2009, seront réalisés entre autres :

- la promulgation de la loi permettant la création de l'ARAF (autorité de régulation des activités ferroviaires) et l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité ;
- la publication de l'arrêté facilitant l'émergence des opérateurs ferroviaires de proximité par une adaptation des seuils ;
- la création d'au moins 3 opérateurs ferroviaires de proximité avec l'aide de la SNCF et d'une entreprise exploitant des trains dans le Morvan ;
- le lancement des études pour l'électrification du réseau orienté fret.

- **L'engagement national pour le fret concerne avant tout les grands axes.**
- **Toutefois, il prévoit d'accompagner la mise en place d'OFP.**

## 5. Une desserte locale à l'abandon

### a. La fin du wagon isolé ou lotissement ?

Le wagon isolé, en réalité des lots de wagons, issus d'un ou plusieurs chargeurs, dont les destinations peuvent être multiples et la fréquence irrégulière (quotidienne, hebdomadaire, etc.), permet en général une capacité d'emport très supérieure à celle de la route (excepté pour certains convois exceptionnels). Pour certains produits spécifiques, tels les produits lourds, encombrants ou dangereux, il offre des avantages logistiques. En outre, il permet aussi l'utilisation des installations ferroviaires embranchées des chargeurs. Il est vital pour certains marchés : sidérurgie, chimie, automobile. D'ailleurs, Fret SNCF affirmait que « *dans le mode ferroviaire, c'est l'offre qui répond le mieux aux besoins de flexibilité et de distribution fine des industriels. Développer le wagon isolé, c'est développer le fret ferroviaire sur un créneau de marché spécifique, complémentaire des créneaux auxquels répondent le transport massif et le combiné* ».

Toutefois, l'évolution des volumes transportés montre que la situation n'a pas évolué de façon favorable. D'ailleurs, comme l'indique Sylvie Charles, Directrice de Fret SNCF (*La vie du Rail – 21/04/2010*), il y a quelques années, Fret SNCF acheminait 700 000 wagons isolés par an. Depuis la crise économique et la chute des productions industrielles, ainsi que l'ouverture du cabotage routier à de nouveaux pays qui a induit une suroffre routière, le trafic pour les wagons isolés a fortement chuté en 2009 pour atteindre 380 000 wagons. Pour l'année 2010, le volume attendu est de 300 000 wagons isolés. Avec la mise en place du système multi-lots/multi-clients, Fret SNCF estime pouvoir traiter 210 000 wagons isolés annuellement.

Par ailleurs, comme le confirme un audit commandé par la SNCF et son directeur Transport et Logistique, Pierre Blayau (*Le Figaro – 25/05/2009*), le wagon isolé, c'est 35% des trafics de Fret SNCF, 50% des facturations, mais surtout 70 à 80% des pertes.

Ainsi, dans le cadre du plan national en faveur du fret, 60% de l'activité wagons isolés pourraient être supprimés et le reste serait filialisé. En effet, l'audit commandé par la SNCF en mai 2009 précisait que « *seuls 50% des flux du fret, dont les trains massifs réguliers, ont une "pertinence économique", mais pas les wagons isolés.* »

b. L'insuffisance des moyens dédiés aux lignes capillaires

Les petites lignes fret représentent environ 4 300 km sur lesquelles circulent moins de 3 trains par jour. Elles alimentent 350 ITE (installations terminales embranchées), soit 15% du total des ITE. Si les entreprises utilisent ces lignes, c'est parfois pour assurer du trafic local courte distance, mais le plus souvent, c'est pour du trafic longue distance et/ou massifié. C'est un des enjeux. L'autre problème est leur vétusté. La fermeture de certaines sections entraîne la perte de trafic sur l'ensemble du réseau, et entre en contradiction avec les objectifs de report modal du Grenelle de l'Environnement. A cela s'ajoutent les augmentations de péages (payés à RFF) qui rendent encore plus fragile la pertinence du fer par rapport à d'autres modes (route). Enfin, les besoins en maintenance et les investissements de remise en état sont nettement supérieurs aux redevances. La remise en état d'un kilomètre de ligne approche les 400 000 euros en moyenne.

- **60% de l'activité wagon isolé de Fret SNCF pourraient être supprimés.**
- **Les lignes du réseau capillaire ou secondaire ont des capacités réduites (ex : vitesse, charge à l'essieu, etc.).**
- **RFF, gestionnaire des infrastructures, ne prévoit pas de faire des investissements sur ces lignes.**

## **B. Le fret ferroviaire en Champagne-Ardenne**

### **1. Trafic de fret et état du réseau ferroviaire en Champagne-Ardenne**

a. Un trafic de fret ferroviaire qui s'érode

La baisse prononcée du trafic de fret dans la région a suivi celle enregistrée au niveau national, comme le démontre l'analyse du nombre de trains fret moyen journalier annuel sur les lignes du réseau régional entre 2000 et 2007.

Sur le réseau principal, le trafic de fret, bien que relativement important, a baissé dans des proportions significatives. Par exemple, sur le « sillon lorrain » (Metz/ Dijon) via le sud de la région par Culmont-Chalindrey, le trafic est passé de 81 à 58 trains de fret en moyenne par jour. Dans les Ardennes, sur l'axe Lille / Charleville / Metz, le trafic est passé de 68 à 38 trains de fret. Le constat est le même pour les axes Paris / Châlons / Vitry / Nancy et Paris / Troyes / Langres.

Sur les lignes du réseau capillaire (ou secondaire), le trafic déjà relativement restreint en 2000, souvent inférieur à 2 trains de fret / jour, est, en 2007, particulièrement faible, avec moins de 1 train de fret / jour. C'est

notamment le cas sur certaines portions de ligne, par exemple entre Châlons-en-Champagne et Troyes (les 17 premiers kilomètres au nord de Troyes sont fermés à toute exploitation), entre Vitry-le-François / Brienne-le-Château / Troyes ou encore entre Sedan et Mouzon (0 train de fret en 2007) et entre Amagne-Lucquy / Vouziers.

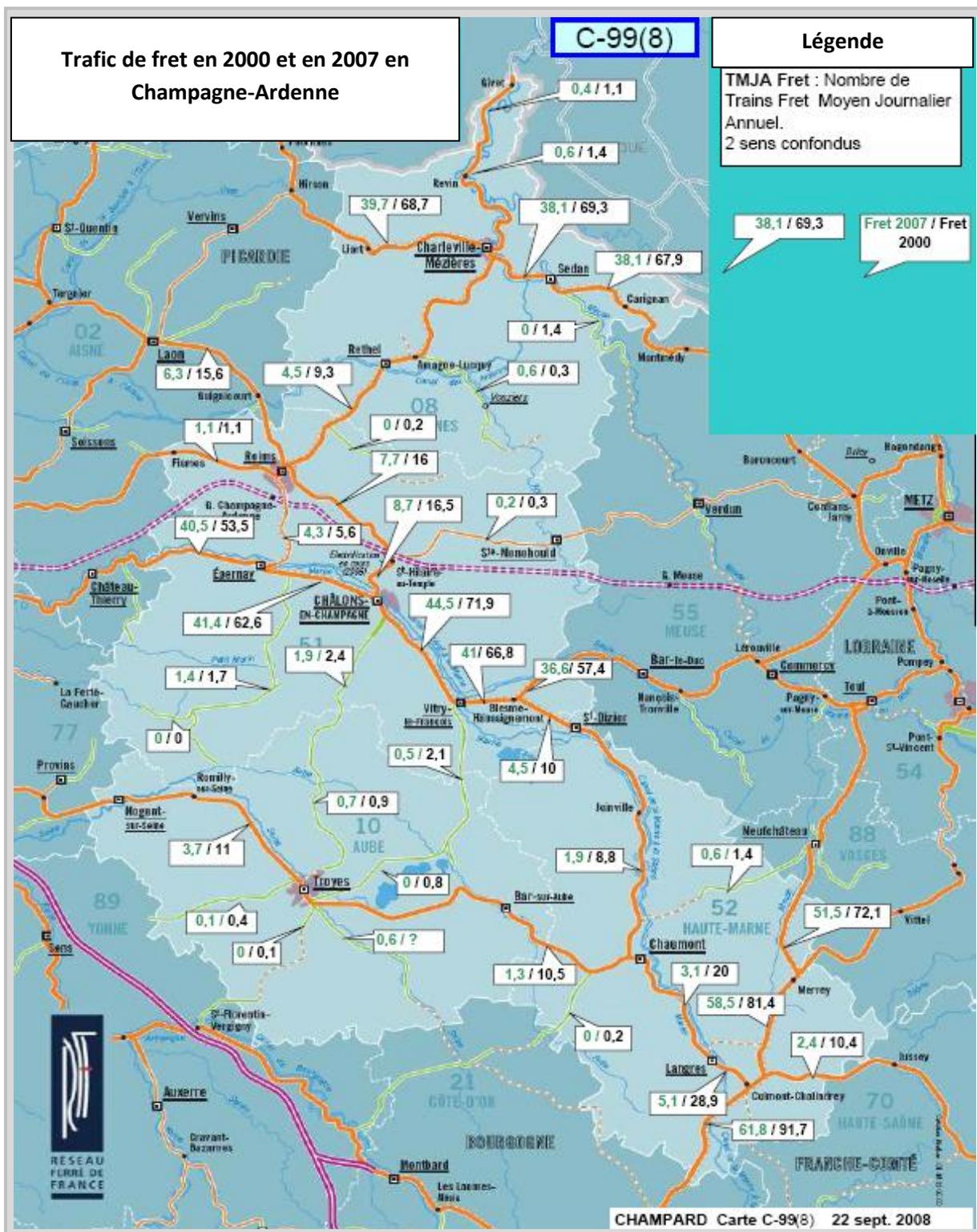
Si la baisse d'activité dans le transport de fret ferroviaire est due à une conjoncture économique difficile, elle s'explique aussi par les décisions prises par l'exploitant historique, Fret SNCF. Par exemple sur la section de ligne qui relie Carignan à Messempré dans les Ardennes, Fret SNCF a décidé purement et simplement d'arrêter la desserte et ainsi priver les entreprises locales, comme Thyssen Krupp Prisma et Palfroid, de pouvoir utiliser le transport ferroviaire. Pour Fret SNCF, le coût de mise à disposition du matériel roulant et des personnels était jugé trop cher, donc non rentable, avec une perte estimée à 1 000 euros par wagon. Le trafic annuel était d'environ 800 wagons.

b. Un réseau principal en bon état mais un réseau capillaire aux capacités limitées

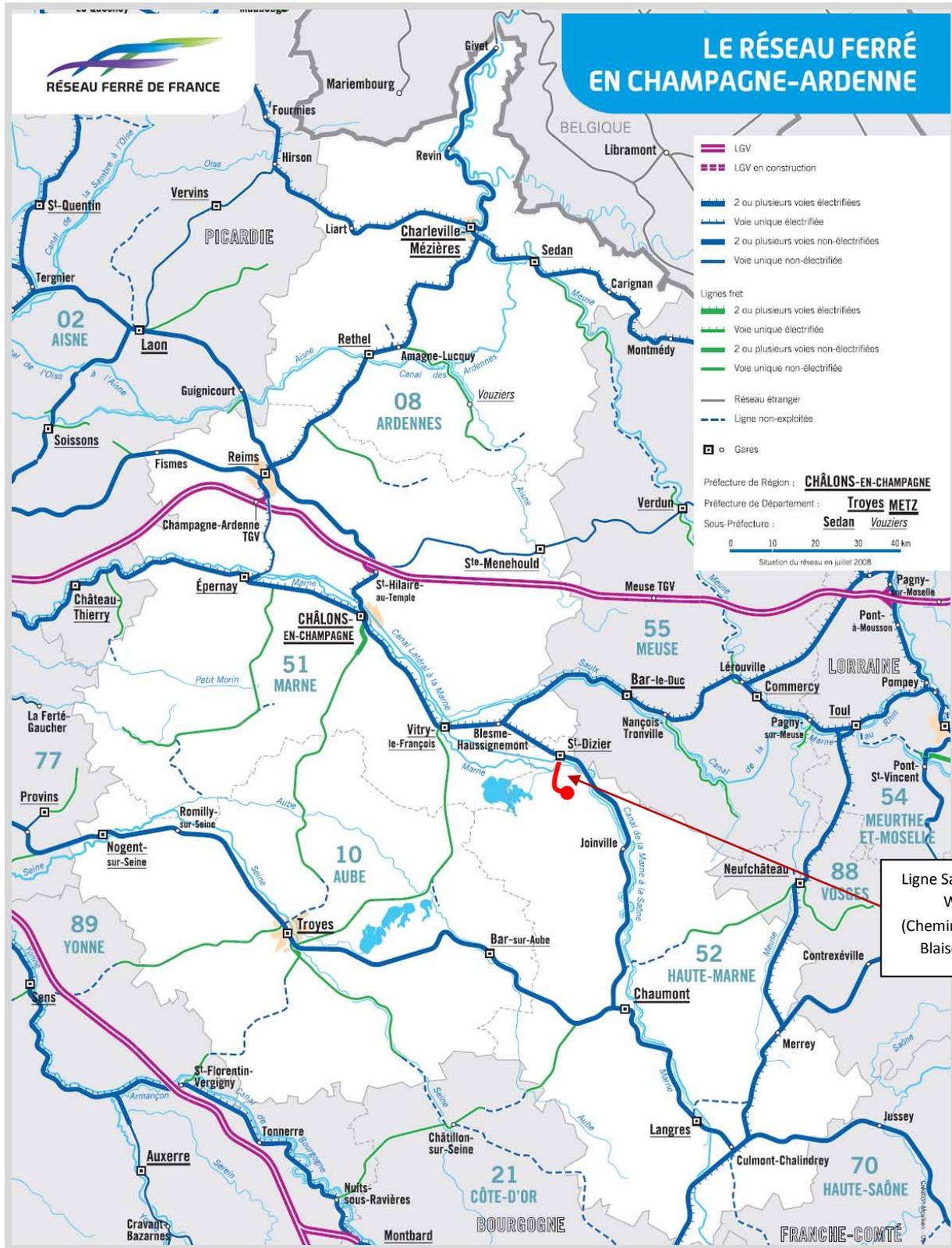
Le réseau principal fait l'objet d'un programme de maintenance par le gestionnaire de l'infrastructure, RFF. Ainsi, 1,7 milliards d'euros est affecté chaque année par RFF aux programmes d'entretien courant. Il s'agit d'opérations de surveillance ainsi que d'interventions préventives et de réparations ponctuelles. Egalement, 1,3 milliards d'euros est consacré au renouvellement du patrimoine ferroviaire constitué de travaux d'entretien lourd. La répartition de ce budget s'opère entre le renouvellement de la voie ferrée et des aiguillages qui représentent le poste le plus lourd, (3/4 du budget), le remplacement d'ouvrages d'art (ponts supportant les voies ferrées ou routières, murs de soutènement, tunnels) et la consolidation d'ouvrages en terre, le remplacement des installations de signalisation, des postes d'aiguillage, des installations de traction électrique (caténaires et sous-stations d'alimentation) et de télécommunication afin de répondre aux nouveaux impératifs d'exploitation.

Dans la région Champagne-Ardenne, la ligne ferroviaire Charleville-Givet fait l'objet d'un programme de renouvellement, en trois phases (2008/2009/2010). En 2009, les travaux d'un montant de 12 millions d'euros ont consisté à remplacer les rails, le ballast et les traverses, sur un tronçon de 20 km. Des travaux de même nature vont débiter sur la ligne Paris / Troyes. Globalement, le réseau principal est en bon état.

Le réseau secondaire est composé de lignes essentiellement (presque exclusivement) réservées à la circulation de trains de fret (en vert sur la carte, page 13). Les lignes sont pour la plupart non électrifiées et à voie unique. Leur capacité (vitesse, charge à l'essieu, signalisation) est peu satisfaisante. Souvent, la vitesse est limitée, parfois à 40 km/h. Mais RFF, gestionnaire de l'infrastructure, ne prévoit pas de travaux de d'entretien ou de renouvellement pour ces lignes.



Source : RFF



Source : RFF

## 2. Les flux de marchandises en Champagne-Ardenne

### Les flux de trafic en Champagne-Ardenne

	Trafic en Millions de tonnes	Trafic en %
<b>Intrarégional</b>	61,7	31%
<b>Interrégional</b>	42,8	21%
<b>Import</b>	4,7	2%
<b>Export</b>	5,6	3%
<b>Transit national</b>	46,3	23%
<b>Transit international</b>	39,6	20%
<b>Total</b>	200,7	100%

Source : SITRAM 2006 (Report modal des flux de marchandises en Champagne- Ardenne / Mai 2009 / CETE EST – DREAL Champagne-Ardenne)

Pour le trafic intrarégional, 90% sont internes aux départements et la Marne représente 39% des flux intrarégionaux. La route capte la quasi-totalité des flux. Le fer ne traite que 0,5% du trafic intrarégional : 89% du trafic ferroviaire intrarégional sont constitués de matériaux de construction et minéraux.

Pour les flux interrégionaux (flux échangés entre la Champagne-Ardenne et les autres régions françaises), 8 régions représentent 85% du trafic en tonnes effectué avec la Champagne-Ardenne : en particulier la Lorraine et l'Île-de-France avec 40% du trafic interrégional à elles deux. Concernant la région Île-de-France, la Champagne-Ardenne y expédie surtout des produits agroalimentaires ainsi que des matériaux de construction. La route est largement majoritaire en concentrant 87% des trafics contre 12% pour le fer.

Pour les flux d'import/export, les échanges se font essentiellement avec quatre pays (68% des flux) :

- La Belgique et le Luxembourg : 4,6 Millions de tonnes soit 41% des flux ;
- L'Allemagne : 1,9 Million de tonnes soit 17% des flux ;
- Les Pays-Bas : 1,1 Million de tonnes soit 10% des flux.

Viennent ensuite l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni avec 16% des échanges internationaux de la Champagne-Ardenne. Les exportations champardennaises (5,6 Millions de tonnes) portent essentiellement sur les produits agricoles et alimentaires (62% des flux). Les objets manufacturés représentent 18% des exportations régionales. La chimie arrive en quatrième position avec 9% des exportations régionales.

Concernant le transit national, ce sont 46 Millions de tonnes de marchandises interrégionales qui transitent par la Champagne-Ardenne. Les flux sont générés en grande partie par les grands pôles industriels ceinturant la région tels que le Nord-Pas-de-Calais, l'Île-de-France, la Lorraine ou Rhône-Alpes.

Le partage modal sur le transit national est plus équilibré puisque 32% des marchandises transitent par voie ferrée.

Enfin, pour le transit international (qui regroupe à la fois les échanges entre la France et les autres pays, mais aussi les marchandises entre deux pays qui transitent par le territoire français), l'axe Lorraine-Bourgogne, même s'il ne représente que peu de kilométrage pour la région (sud de la Haute-Marne, via l'A31), revêt une importance primordiale avec ses 16 Millions de tonnes de transport routier de marchandises. Les autres axes sont Île-de-France – Lorraine – Alsace et Nord-Pas-de-Calais – Bourgogne.

- Pour 30%, le trafic est intrarégional, mais il totalise 3% des distances parcourues : un report modal significatif sur le trafic intrarégional n'aurait donc que peu d'effets macroéconomiques.
- 40% des flux interrégionaux sont à destination de l'Ile-de-France et de la Lorraine.
- Les flux interrégionaux sont marqués par un déséquilibre entre les émissions et les réceptions de marchandises au niveau interrégional (ratio de 1,15) : Ils montrent que la Champagne-Ardenne tient un rôle « d'alimentation » des régions limitrophes, plus urbaines.
- Le Benelux et l'Allemagne sont origines ou destinations de 68% des imports – exports impliquant la Champagne-Ardenne.
- La route reste le mode de transport le plus utilisé : 99% pour les flux intrarégionaux et plus de 85% pour les flux interrégionaux ou d'import/export.

### A. La situation en France

#### 1. Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) : concept

##### a. Le fret ferroviaire de demain

Selon Jacques Chauvineau, Président de l'association « Objectif OFP », le transport ferroviaire de demain reposera sur deux savoir-faire distincts mais complémentaires :

- L'acheminement de flux densifiés, le long de grands axes nationaux et européens, organisés industriellement, s'appuyant sur la régularité de flux concentrés pour offrir un service fiable et productif. Les moyens matériels et humains seront organisés et localisés pour bénéficier des effets de réseau et des rendements croissants du ferroviaire.

Ces flux seront donc acheminés par des opérateurs ferroviaires « longue distance » dont l'opérateur historique, la SNCF, mais aussi par des nouveaux entrants.

- La distribution fine des flux de et vers les points d'échanges avec le réseau précédent. Une organisation spécifique de proximité permettra de diffuser et drainer des envois moins denses reçus ou expédiés localement, de bénéficier de la densification des flux (massification) apportée par le tissu économique et de traiter les transports locaux. Les moyens, conçus et organisés en conséquence, seront centrés sur le local, avec la souplesse indispensable à une activité variable et diffuse.

C'est dans ce schéma que peut émerger un opérateur ferroviaire de proximité.

##### b. Définition d'un OFP

Selon RFF, il peut exister différents types d'OFP, réalisant tout ou partie des prestations suivantes :

- Comme opérateur de services de transport, il peut offrir des services sur :
  - une ou plusieurs lignes du Réseau Ferré National (RFN) ;
  - et/ou une ou plusieurs lignes du réseau capillaire fret (RFN Catégories UIC 7-8-9 SV) ;
  - un réseau hors RFN : Port, Embranchement particulier ou réseau privé, Ligne à statut spécial (ex : voies ferrées d'intérêt local).
- Comme gestionnaire d'infrastructure pour le compte de RFF sur une ligne capillaire fret (Prestataire Gestionnaire d'infrastructure (PGI)), d'un port ou d'un réseau hors RFN.

Il peut réaliser tout ou partie des tâches suivantes :

- Entretien de l'infrastructure ;
- Assurer la sécurité et gérer les mouvements.

Pour classer les différents OFP, RFF a défini 5 catégories principales :

- catégorie I : opérateur de transport sur des lignes capillaires fret (pouvant, en particulier, bénéficier des dispositions particulières de la loi ORTF (Orientation et régulation des transports ferroviaires - 2009) pour les entreprises « réalisant des circulations limitées et à vitesse réduite ») ;

- catégorie II : prestataire de RFF pour la gestion de l'infrastructure (PGI-Prestataire Gestionnaire d'Infrastructure, pour l'entretien et/ou la gestion des circulations) sur des lignes capillaires fret sans voyageurs (cas par cas conjoint ou disjoint de la catégorie I) ;
- catégorie III : gestionnaire d'infrastructure portuaire (pour l'entretien et/ou la gestion des circulations) ;
- catégorie IV : entreprise de transport assurant des activités de transport ferroviaire à l'intérieur d'un port ;
- catégorie V : entreprise ferroviaire régionale (entreprise ferroviaire de plein droit dont les activités sont régionales), pouvant également intervenir dans un port, comme toute autre entreprise ferroviaire, sous réserve des conditions d'accès au réseau du port.

### c. Concept

Le rôle d'un OFP est de rassembler les envois diffus (lots de wagons, conteneurs ou caisses mobiles) de divers clients (industriels embranchés, ports, plateformes multimodales) pour constituer des convois ferroviaires multiclients massifiés. Chaque client bénéficie de la productivité née de cette « massification ». Par ailleurs, les OFP peuvent gérer et entretenir les infrastructures du réseau capillaires fret (ainsi que les infrastructures ferroviaires des ports).

## 2. Un concept inscrit dans la loi

### a. Les OFP : un concept inscrit dans le Grenelle de l'environnement I

Suite à la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (Chapitre III : Transports / section 1 : Dispositions relatives aux objectifs / Article 11), l'objectif premier pour les transports est la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici à 2020, afin de les ramener à leur niveau atteint en 1990.

Dans ce cadre, plusieurs engagements concernant les transports ont été annoncés. Pour le mode ferroviaire, cela se traduit par exemple par un accroissement des moyens dévolus à la régénération du réseau ferroviaire ou encore la création d'autoroutes ferroviaires. Aussi, il est clairement inscrit que « *La création d'opérateurs ferroviaires de proximité sera encouragée afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire de wagons isolés.* ».

### b. Réseau Ferré de France soutient la création d'OFP

Réseau Ferré de France, la Caisse des Dépôts et Consignations et Railroad Development Corp (un « short-liner » nord-américain) vont créer une société de portage qui assurera la promotion du fret de proximité. Cette société aura pour mission de fournir aux créateurs d'OFP un appui en matière de stratégie ferroviaire, d'ingénierie économique et financière et de compétence opérationnelle de transport de fret sur courte distance. La création d'une société de portage répondra aux besoins de candidats « entrepreneurs locaux » de bénéficier d'un dispositif national d'appui rassemblant des compétences en matière ferroviaire, en montage économique et financier et en réassurance des entreprises.

### 3. Les projets d'OFP à l'étude ou en cours de réalisation en France

#### a. Morvan : CFR est créé

Lafarge et Eiffage exploitent, sur les communes d'Epiry et de Sardy-les-Epiry, dans la Nièvre, des carrières de granulats qui présentent des perspectives significatives de développement. Le trafic annuel est de 300 000 tonnes. Eiffage et Lafarge ont réalisé des investissements importants dans leurs outils industriels et ont besoin, pour les accompagner dans ce développement, d'une infrastructure ferroviaire performante et d'opérateurs efficaces et fiables.

C'est pourquoi, Réseau Ferré de France, Lafarge et Eiffage ont signé un accord de partenariat avec la Compagnie Ferroviaire Régionale (CFR), nouvel opérateur ferroviaire de proximité. Cet accord de partenariat définit une nouvelle ambition dans le développement du fret ferroviaire de proximité et favorise une nouvelle politique de maintenance visant à préserver les petites lignes fret. La ligne est avant tout dédiée aux carrières de Lafarge et d'Eiffage, mais elle pourrait aussi accueillir du bois si les forestiers sont convaincus de l'intérêt du service.

CFR est donc une société sous forme de SAS au capital variable de 100 000 euros. Son objet social est de fournir un service de transport ferroviaire en Bourgogne et en Franche-Comté ainsi qu'un service de gestion de l'infrastructure délégué sur les lignes réservées au transport de fret. Ses actionnaires sont : des chargeurs localisés dans le Morvan, Eiffage TP (Carrières et Matériaux) et Lafarge (Granulats Bourgogne Auvergne) ; un transporteur logisticien régional et national, le groupe Cassier ; et le groupe des fondateurs, salariés et associatifs porteurs du projet initial (salariés de CFR, Proffer Morvan).

Ainsi, Lafarge et Eiffage, détiennent 50 % du capital de la société, et se sont engagés sur certains niveaux de trafics et de prix. Quant à RFF, il a investi 5 millions d'euros – sur les 17 millions d'euros nécessaires – au cours de l'été 2009 pour la modernisation (a minima) de la ligne Corbigny – Cercy-la-Tour (40 kilomètres).

De son côté, la CFR répondra aux appels d'offres lancés pour assurer la maintenance des petites lignes, et contractera avec les entreprises pour le transport de leur fret par voie ferrée. CFR prendra en charge l'entretien des voies et la gestion des circulations (ex : CFR sera gestionnaire d'infrastructure délégué de proximité pour le compte de RFF sur les lignes du groupe 9 SV). Il est prévu qu'elle remplace chaque année 2 kilomètres de voies. La circulation du premier train est prévue au 2<sup>ème</sup> trimestre 2010.

#### b. Midi-Pyrénées : une association de professionnels

Elle associe deux entreprises - Veolog, - qui gère une flotte d'une soixantaine de camions en Midi-Pyrénées et - Egenie - spécialisée dans la logistique qui pourraient lancer un opérateur ferroviaire de proximité en conjuguant connaissances des métiers de transporteur et de la logistique. Il s'agirait dans un premier temps d'une expérimentation, pendant un an, de l'exploitation d'une ligne, en particulier entre Rodez et Toulouse. La société baptisée Seipe (filiale d'Egenie) spécialisée dans la traction ferroviaire pourrait commencer en 2010 l'exploitation de la ligne. Toutefois, il reste maintenant à démarcher les chargeurs avec l'aide de la CCI d'Albi, à réfléchir à la cohabitation avec les trains de passagers et à travailler sur un protocole de formation des conducteurs. Enfin, a contrario d'autres expériences, il n'est pas question pour l'opérateur ferroviaire de gérer les infrastructures dans le cadre de cette expérimentation.

c. L'Auvergne a conclu à la pertinence d'un OFP

Une première étude sur la faisabilité technique d'un projet d'OFP en Auvergne a été réalisée par la CRCI. Il s'agissait de déterminer si les flux étaient suffisants, comment ils étaient répartis et comment ils pouvaient être organisés.

L'étude a évalué les volumes qui pouvaient être acheminés par voie ferrée à 62 millions de tonnes de fret / an (transit régional). Actuellement, moins de 3 millions de tonnes passent par le rail. L'étude a également porté sur l'état des infrastructures - très mauvais - et sur ce qui pousserait les entrepreneurs à utiliser davantage le chemin de fer. (Le plan rail, adopté par l'Auvergne, qui prévoit 213 millions d'euros pour moderniser le réseau sur la période 2009-2013, permettra d'améliorer les voies concernées par le projet. Le contrat de plan Etat-Région devrait aussi y contribuer pour 400 millions d'euros entre 2007 et 2013).

Ainsi, fin 2007, les résultats de l'étude, réalisée avec le soutien de l'Etat et de la Région, ont conclu à la possibilité de mettre en place un OFP en Auvergne. Toutefois, il restait à savoir comment et à quel coût. Avec l'aide de plusieurs cabinets, et notamment des cabinets VB Conseil et MNC, la CRCI a revu les chargeurs, recensé leurs besoins, analysé les spécificités des infrastructures ferroviaires de la région, élaboré un schéma d'organisation de la logistique ferroviaire, et évalué le coût de sa mise en place. Cela a permis de démontrer que la création d'un OFP en Auvergne pouvait être économiquement rentable s'il était géré par une PME, petite, flexible et indépendante.

A ce stade de la démarche, les principaux transporteurs routiers / logisticiens de la région, de même que le groupe SNCF Geodis et des chargeurs se sont joints au projet. Cela permet de coupler la maîtrise logistique des uns et l'expertise ferroviaire des autres

Dans un premier temps, une « plateforme de rassemblement » des marchandises pourrait voir le jour à Clermont-Gravanches. Plus tard, un deuxième site pourrait être créé dans l'Allier, puis au sud de Clermont-Ferrand, peut-être à proximité d'Issoire. Le montage d'une PME pourrait être décidé cet automne, dans l'espoir d'un démarrage en 2010.

d. Languedoc-Roussillon : en cours d'étude

Créée en août 2007, l'association Proffer regroupe 28 entreprises situées entre Nîmes et Port La Nouvelle ainsi que les CCI de Nîmes, Sète, Béziers et Narbonne-Port La Nouvelle. Elle a vocation à promouvoir et soutenir toutes les actions visant à maintenir et redynamiser le fret ferroviaire de proximité en Languedoc-Roussillon.

L'association Proffer (Promotion du fret ferroviaire) Languedoc-Roussillon et le Conseil régional ont réalisé une étude de préfaisabilité sur la création d'opérateurs de proximité. Deux axes avaient été retenus : l'un allant du port de Sète à celui de La Nouvelle, en passant notamment par Béziers (des lignes « conteneurisées » pourraient fonctionner à partir de Sète) ; l'autre, qui desservirait l'est du Gard et le port fluvial de l'Ardoise, où un tissu industriel important est bien implanté.

L'évaluation des trafics, des recettes et des dépenses est également en cours avant un démarrage des discussions pour évaluer les potentialités trafic par trafic.

Après la réalisation de cette étude avec le soutien financier de la Région sur les potentiels de trafic en Languedoc-Roussillon, l'association Proffer entre dans la 2<sup>ème</sup> phase du projet. Celle-ci doit aboutir en lien avec les différents partenaires (Etat, Région, RFF, SNCF, translog, les autres collectivités locales), au choix de la

structure de l'OFP chargée d'assurer la gestion du trafic, mais également des services annexes comme l'entretien des voies, les opérations de manœuvre.

Cette 2<sup>ème</sup> phase, initiée par Proffer et soutenue financièrement par la Région dans le cadre du contrat de filière transport logistique, comprend, outre la définition juridique de la structure d'OFP et sa composition, le montage du business plan. Il s'agit également d'affiner l'étude des flux actifs et transférables de la route vers le ferroviaire sur le territoire régional ainsi que de déterminer de façon concrète les besoins en infrastructures. Le cabinet Jonction a été retenu pour appuyer l'association dans la réalisation de cette 2<sup>ème</sup> phase. Le business plan, qui sera élaboré, prendra en compte la demande des entreprises régionales et notamment celle des ateliers de maintenance ferroviaire ainsi que le développement des grandes infrastructures régionales (Ports de Sète, Port La Nouvelle...).

La troisième étape du projet portera sur la mise en place de la structure OFP à l'horizon de la fin de l'année 2010.

#### e. Le Centre : un projet d'OFP non abouti

La Région Centre faisait un peu figure de pionnière quand elle a lancé en 2007 l'association Proffer Centre, réunissant des chargeurs et des partenaires financiers, notamment la Caisse des dépôts. Elle espérait la naissance de Proxirail, premier opérateur ferroviaire de proximité de France, pour 2008. Mais le résultat n'a pas été à la hauteur des espérances. D'après plusieurs observateurs, le fait que des chargeurs, les céréaliers, se soient approprié le projet pour bâtir une solution à leur mesure a empêché la création d'un « vrai » OFP. Du coup, le projet s'est transformé en un simple accord commercial entre les céréaliers et la SNCF.

#### **4. Les premiers enseignements**

Les associations Proffer, dont l'objet est de promouvoir le développement du fret ferroviaire et de favoriser l'émergence d'opérateur ferroviaire de proximité, ont été créées soit à l'initiative d'organisations professionnelles : (ex : ONIGC pour les céréaliers du Centre), soit par les Chambres de Commerces et d'Industrie Régionales ou locales. Elles regroupent le plus souvent les chargeurs, les transporteurs routiers et la SNCF. Pour les chargeurs, le transport ferroviaire est le plus souvent une nécessité économique pour leur entreprise, accompagnée d'une justification « environnementale », ceci en raison des quantités et de la nature des marchandises : céréales, bois, matériaux de carrière, eaux minérales, ou bien à cause de leur caractère dangereux (produits chimiques, nucléaires). Pour les transporteurs routiers (ex : Auvergne, Centre et Languedoc-Roussillon), cette démarche leur permet de se positionner en terme de complémentarité, en assurant le trajet terminal à partir de plate-formes, ou de concurrence, puisque certains ont envisagé de se regrouper pour créer une entreprise ferroviaire. Enfin, la SNCF assure parfois elle-même le pilotage du projet (ex : Centre, via Proxirail).

Une des principales missions est la coordination des besoins et des demandes des différents chargeurs pour permettre à l'opérateur d'optimiser et d'anticiper son organisation de transport. Une des difficultés est de les rendre compatibles (types de marchandises, trains entiers ou wagons isolés, fréquence, saisonnalité).

- Le périmètre envisagé pour l'exploitation est relativement restreint : seulement 2 à 3 lignes par région.
- L'articulation des services de proximité et des services longue distance est un volet important des démarches.
- L'émergence des trains d'axe ou trains multilots ou multiclients est un des facteurs de succès des OFP.
- La coordination, la cohérence des demandes des chargeurs est primordiale.
- Si l'estimation des tonnages annuels expédiés par fer est connue, la fréquence des expéditions, la saisonnalité éventuelle, la régularité ne le sont pas forcément.
- Les flux de marchandises sont de natures diverses mais ont en commun leur caractère pondéreux. Ce sont principalement des marchandises en vrac : bois, céréales, matériaux de carrières, et parfois des produits conditionnés comme les eaux minérales.
- L'équilibre des flux (arrivages / sorties) est une difficulté à résoudre.
- L'état des infrastructures ferroviaires sur le réseau capillaire dédié au fret et sur les ITE (Installation Terminale Embranchée) est problématique. Il entraîne des ralentissements et limite les charges à l'essieu (ex : Auvergne). Les financements nécessaires à la remise à niveau du réseau sont difficiles à mobiliser : en premier lieu auprès de l'Etat via le gestionnaire de l'infrastructure, RFF, et de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ; en second lieu, auprès des collectivités (Régions et Départements), qui n'ont pas de compétences propres en ce domaine.

## 5. Allemagne : les OFP ont trouvé leur place

A côté des opérateurs « longue distance », près de 300 opérateurs de proximité sont parvenus à développer un modèle économique rentable.

Un exemple. A Harsewinkel, commune de 24 000 habitants, le constructeur allemand de matériel agricole Claas produit 400 000 machines chaque année. Face à l'ampleur des volumes à transporter, l'entreprise a souhaité utiliser le mode ferroviaire dont l'embranchement ferré le plus proche est situé à 3 km de l'établissement. Pour y parvenir, Claas a passé un accord avec un opérateur local, Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE), qui s'est chargé de construire une voie de raccordement avec en échange, l'exclusivité d'exploitation de cette « mini-ligne » et l'ensemble des transports d'usine.

Grâce à ce type de coopération, 20% du trafic de fret ferroviaire allemand est transporté sur une distance inférieure à 50 km, contre 6% dans l'Hexagone. Néanmoins, il existe en Allemagne, une longue tradition de compagnies ferroviaires locales. Au 19<sup>ème</sup> siècle, pour soutenir l'activité économique naissante, de nombreuses collectivités ont acheté des trains et monté des réseaux ferrés secondaires avec pour objectif de raccorder les usines locales aux ports ou aux grandes lignes de chemins de fer d'Etat. Aujourd'hui, les Länder ou les communes sont présents au capital d'un opérateur de fret ferroviaire sur cinq.

L'autre avantage réside dans un tissu industriel dense et surtout très décentralisé, contrairement à la France où l'activité est concentrée sur l'Ile-de-France et autour des principales agglomérations. Les tonnages à transporter sont ainsi plus importants. En outre, la Deutsche Bahn, au milieu des années 90, a décidé de se concentrer sur quelques gros clients et a délaissé plus de 6 000 contrats jugés trop peu rentables. Une aubaine pour les OFP, qui ont récupéré 2 000 km de lignes (soit 4 000 au total). Enfin, l'ouverture à la concurrence a permis aux OFP d'aller jusqu'à des gares de triage plus importantes. Ces quelques kilomètres supplémentaires

ont parfois suffi à massifier les flux et donc à faire baisser les coûts. Sur certains trajets locaux, les prix ont perdu 30%.

Néanmoins, avec la forte hausse du trafic ferroviaire de marchandises, les voies ferrées régionales montrent de graves signes de fatigue et les OFP manquent de moyens pour mener à bien les travaux qui s'imposent. Faute de moyens financiers, la moitié de ce réseau (4 000 km) pourrait disparaître.

## **B. La situation en Champagne-Ardenne**

### **1. Une organisation de proximité en Champagne-Ardenne : Les chemins de fer de Blaise et Der**

#### a. La création des Chemins de Fer de Blaise-et-Der (CFBD)

En 1952, la SNCF arrête l'exploitation commerciale pour le transport de voyageurs sur la ligne Saint-Dizier / Wassy / Doulevant-Le-Château. En avril 1991, Fret SNCF et CFTA stoppent l'exploitation pour le transport de fret. Suite à cette dernière fermeture, les acteurs locaux, réunis autour de l'association des « amis de la gare de Wassy », réagissent et réussissent à obtenir l'engagement :

- des fonderies FBM et GHM à assurer un niveau de trafic fret garanti à un prix donné, en cas de relance de l'exploitation ;
- de 11 communes et du Conseil général de la Haute-Marne pour racheter la ligne au prix de la friche et de la ferraille (la SNCF n'acceptant aucune autre solution).

Ces engagements permettent la création du Syndicat Mixte des Chemins de Fer de Blaise-et-Der en juillet 1992. Il associe 11 communes de la Vallée de la Blaise et le Conseil général de la Haute-Marne. Sa première mission sera de négocier le rachat de la ligne. Elle sera suivie par l'autorisation donnée au président des « Amis de la gare de Wassy » d'organiser et de lancer les exploitations fret et touristique, cela sans subvention de fonctionnement.

#### b. L'ouverture à l'exploitation

Mais c'est véritablement en septembre 1994 que les exploitations fret et touristiques de la ligne sont lancées. Ainsi, les Chemins de Fer de Blaise-et-Der exploitent une ligne de 38 km de long, située dans le nord du département de la Haute-Marne, entre Saint-Dizier – Wassy – Doulevant-le-Château. Les 24 premiers kilomètres, entre Saint-Dizier – Wassy et Brousseval, sont utilisés pour le fret (exploitation CFBD directe). La ligne dessert directement les fonderies GHM-Wassy et FBM-Brousseval, situées à moins de 2 km de la gare de Wassy. La section Wassy – Doulevant-le-Château est exploitée uniquement pour le tourisme, par l'association des Amis de la Gare de Wassy.

Le trafic de fret enregistre une progression assez sensible : il passe de 5 000 tonnes / an (ancien trafic résiduel issu de l'exploitation de la SNCF) à 50 000 tonnes / an en quelques années. Il représente environ les ¾ du trafic de la gare SNCF de Saint-Dizier.

c. Le fonctionnement les Chemins de Fer de Blaise-et-Der

La ligne a un statut d'embranchement particulier (EP). Les Chemins de Fer de Blaise-et-Der paient une redevance pour son exploitation. La traction est assurée par des BB 63000 (ex SNCF) et par 3 employés. L'entretien de la voie est sous-traité auprès d'entreprises spécialisées.

d. Les projets des Chemins de Fer de Blaise-et-Der

Les Chemins de Fer de Blaise-et-Der envisagent de développer leur activité via 3 projets :

- Le raccordement des carrières de Magneux, situées sur le tracé de l'ancienne ligne Wassy – Joinville, à 4 000 m de la gare de Wassy. Le trafic ferroviaire potentiel est estimé entre 100 000 et 200 000 tonnes par an. La destination des produits de carrière pourrait être une plate forme située en Seine-et-Marne.
- Le développement des CFBD en OFP, en partenariat avec le groupe SNCF, ce qui implique un changement de statut juridique pour le syndicat mixte existant.  
L'OFP aurait pour objet de desservir l'axe Châlons-en-Champagne – Vitry-le-François – Saint-Dizier, notamment les zones d'activité de ces agglomérations et les lignes fret qui en partent : Vitry-le-François – Brienne-le-Château – Troyes et bien entendu Saint-Dizier – Wassy.
- Le lancement d'une desserte voyageurs ferroviaire cadencée sur Saint-Dizier – Wassy. (Le trafic potentiel est estimé actuellement à 1 200 déplacements domicile-travail et domicile-études AR par jour).

- **Les CFBD répondent à un besoin spécifique : celui des fonderies de FBM et GHM à Wassy.**
- **Le trafic est quasi-exclusivement entrant : arrivage des matières premières à Saint-Dizier.**
- **Les expéditions se font par la route.**
- **Les entreprises de fonderie se sont engagées sur le volume de trafic.**
- **L'objectif des CFBD est d'évoluer vers un OFP.**

## 2. Enjeux et perspectives pour créer un (ou des) OFP en Champagne-Ardenne

a. Les enjeux.

- **L'identification des flux de fret potentiels**

Il est primordial de connaître les flux de fret potentiels existants – nature des trafics et destinations – à l'échelle locale pouvant être reportés sur le mode ferroviaire. En effet, selon la nature des trafics et leur destination, par exemple, pour les céréales, l'organisation permet de concevoir des trains entiers, alors que pour le transport de conteneurs, une rupture de charge est nécessaire et engendre des coûts.

Il s'agit également d'identifier les flux dont la destination est à moins de 5/6h par la route. Car ceux-ci ne pourront vraisemblablement pas être transférés vers le ferroviaire : le routier restera plus compétitif en termes

de coût et de flexibilité sur un trajet inférieur à cette durée. En l'occurrence, ils ne peuvent pas être considérés comme des flux potentiels pour le fret ferroviaire.

Parmi les pistes possibles pour identifier des trafics de fret potentiels, une recherche peut être menée sur :

- Les flux de matière dangereuse et tout ce qui est conteneurisable ;
- La détection des trafics socles (ex : issus des carrières). Ils apportent de la visibilité dans le temps pour un OFP, l'activité ne peut pas être délocalisée.

- **La massification des flux**

Une seule entreprise avec un trafic de quelques wagons ou quelques conteneurs, même régulier, ne peut garantir à elle seule le trafic d'un OFP. Un des objectifs en région est de rechercher la massification des flux. Il faut nécessairement rechercher d'autres entreprises susceptibles d'utiliser le mode ferroviaire pour permettre à l'OFP de concevoir un train, si possible entier. Concrètement, la question à se poser est : A-t-on assez de wagons isolés pour faire un train entier ? Pratiquement, la massification des flux peut être un rattachement de petits colis, ou des flux multilots multiclients, avec du transport combiné et conventionnel. Enfin, autre condition, le besoin d'avoir des flux de retour ou d'équilibre pour une utilisation optimale des matériels roulants.

- **L'engagement des acteurs économiques**

Un OFP ne peut pas supporter de fortes variations de l'activité économique et des volumes de fret transportés, surtout s'ils sont faibles. Aussi, il est utile de préciser qu'un OFP n'a pas vocation à reprendre tel-quels les activités de l'opérateur historique aujourd'hui abandonnées. L'objet d'un OFP est d'encourager les acteurs économiques au report modal du mode routier vers le mode ferroviaire et d'obtenir l'engagement de ces mêmes acteurs à fournir un volume d'activité minimum, régulier dans le temps et sur la durée pour donner à l'OFP de la visibilité.

L'implication des acteurs et du tissu économique, intéressés par le maintien d'une activité ferroviaire est un facteur clé pour la réussite du projet OFP. Toutefois, les auditions menées par le CESR relèvent une certaine difficulté pour les acteurs économiques et utilisateurs du fret ferroviaire à s'engager dans le temps.

- **La polyvalence et l'autonomie des OFP**

Un OFP, c'est avant tout un développeur d'affaires qui participe au report modal. C'est une PME – PMI, mais qui, à l'origine, n'est pas forcément une entreprise ferroviaire. En l'occurrence, son rôle peut être d'assurer de la sous-traitance pour le compte d'entreprises ferroviaires qui opèrent sur de la longue distance, de faire du transport intra-régional, mais également de commercialiser de nouveaux trafics et éventuellement de se charger de la maintenance des infrastructures. Dans ce cadre, l'OFP doit permettre une relation de proximité avec le client avec une organisation logistique fine directement avec le client.

Il s'inscrit également dans une logique indépendante ou d'autonomie entrepreneuriale. Par exemple, l'OFP est autonome pour construire des trains et est capable de créer des services nouveaux pour répondre aux besoins des clients. Pour renforcer cette capacité d'initiative, la compétence d'un OFP peut être renforcée par le recours à des logisticiens locaux, dans la perspective d'une complémentarité accrue.

L'autonomie doit être aussi économique et financière, fondée sur les seules recettes commerciales sans aides publiques, excepté au démarrage. Ce qui suppose la recherche de l'équilibre financier.

Par ailleurs, le personnel d'un OFP doit être poly-compétent et dans la mesure du possible sédentarisé sur un territoire. La poly-compétence permet une gestion des ressources humaines performante et la sédentarisation une meilleure implication dans le temps des personnels. A contrario, l'OFP n'est pas une organisation « low cost » avec des conditions sociales médiocres. Une telle organisation ne pourrait être pérenne dans le temps.

- **L'état des lignes du réseau capillaire dédié au transport de fret**

Les lignes du réseau classées UIC 7 à 9 SV (Sans Voyageurs ; donc dédiées uniquement au trafic de fret), le plus souvent à voie unique, non électrifiée, ne sont pas assurées d'un avenir extrêmement positif. Comme indiqué précédemment, elles ne feront sans doute pas l'objet d'un entretien et encore moins d'une modernisation approfondie. RFF, gestionnaire de l'infrastructure, n'a pas inscrit de crédits en ce sens, même dans le plan national en faveur du fret. Pour autant, ces lignes peuvent avoir un intérêt, dans la perspective de leur utilisation par des opérateurs autres que la SNCF ou par un OFP. Même si aujourd'hui, l'opérateur historique, Fret SNCF, n'a pas intérêt à faire perdurer des trafics insuffisamment massifs et/ou insuffisamment rentables sur des lignes parfois longues, lentes (vitesse réduite à 40Km/h, quelquefois moins) et éloignées des gares principales de fret, du moins pour celles qui sont encore maintenues. D'ailleurs, comme le démontre les trafics de Fret SNCF et la politique du groupe vis-à-vis du wagon isolé, il y a abandon de certains trafics, exceptés ceux qui s'effectuent par trains entiers.

En définitive, il importe de déterminer l'état de l'infrastructure, sa capacité d'usage (vitesse, charge à l'essieu, gabarit, etc.) et l'utilisation qui en est réellement faite, afin d'identifier les lignes en danger et celles qui ont des perspectives d'avenir. Car l'état de l'infrastructure peut nuire à la qualité du service proposée par l'opérateur.

Cependant, d'après les éléments portés à connaissance par RFF, la situation en région Champagne-Ardenne demeure moins dramatique que dans d'autres régions. Pour autant, RFF n'aura que peu d'intérêt à consentir des investissements, compte tenu du faible niveau de péage (lignes peu utilisées, moins de 1 train / jour en moyenne sur l'année), alors que les coûts pour une modernisation peuvent être relativement importants (entre 0,5 et 1 million d'euros / kilomètre). Quant aux collectivités, dont les Régions, elles semblent peu enclines à investir dans l'infrastructure. Surtout dans un contexte de tension budgétaire.

- **L'enjeu environnemental**

La création des OFP permet de répondre à des enjeux de compétitivité pour les entreprises et d'aménagement et de développement pour les territoires, avec la création de synergies entre les acteurs locaux et de complémentarités entre les organisations ferroviaires de longue distance et de proximité. Singulièrement, elle apporte une réponse aux problématiques environnementales, dans un contexte où le fret ferroviaire, sans doute par manque d'innovation, recule et abandonne des trafics au profit d'un mode routier toujours plus dynamique, et où les exigences en matière de développement durable, face à la congestion, à la pollution des axes routiers et à la disparition certaine des ressources pétrolières, deviennent chaque jour plus urgentes et incontournables.

Dans ce cadre, les OFP ont vocation à élargir le marché du transport ferroviaire grâce à des organisations de transports nouvelles facteurs d'innovation et de développement qui permettront de contribuer aux objectifs de report modal en faveur du mode ferroviaire fixés dans la loi Grenelle pour l'environnement.

b. Les perspectives pour Champagne-Ardenne

- Les chemins de fer de Blaise et Der (CFBD) possèdent une expérience dans le ferroviaire. Dans la perspective d'un élargissement en vue de devenir Opérateur Ferroviaire de Proximité sur le secteur de Saint-Dizier / Vitry-le-François / Châlons-en-Champagne en partenariat avec SNCF – Géodis et sa filiale VFLI ce savoir-faire est un atout pour son développement.
- Sur d'autres territoires, par exemple dans la vallée de la Meuse, entre Charleville-Mézières et Givet (et dans la perspective de la réouverture de la ligne entre Givet et Dinant (Belgique)), l'émergence d'initiatives visant à créer un OFP demande au préalable une réflexion collective des acteurs locaux et de trouver un (ou des) porteur(s) de projet(s). La deuxième étape sera de détecter les flux socles, les potentiels de fret pour un report modal - quelle est l'activité wagon isolé en Champagne-Ardenne -, les chargeurs susceptibles de s'engager mais aussi d'évaluer les installations existantes, notamment les infrastructures.

Pour les chargeurs locaux, par exemple comme Champagne Céréales ou encore le groupe Soufflet, cela les incitera à repenser leur logistique. Il faudra aussi répondre à des questions incontournables, par exemple, comment supporter le coût des ruptures de charge ? Comment rendre plus souple l'organisation : réduire les coûts globaux de la chaîne de transport ? Assurer un entretien minimum de l'infrastructure pour préserver à minima les capacités ? Comment inclure les coûts externes ? ...

## Conclusion

Le fret ferroviaire, particulièrement en France, enregistre une régression sans précédent. Le trafic baisse depuis plusieurs années et le contexte économique actuel accentue de manière significative cette chute. Mais la crise du fret ferroviaire n'est pas seulement d'ordre conjoncturel. Elle est surtout structurelle, faute d'innovations et d'investissements. Récemment, différents plans successifs, Véron et Marembaud, ont été mis en œuvre afin de réorganiser le transport ferroviaire de fret au sein du groupe SNCF avec pour objectif principal de recentrer le transport de fret sur les grands corridors. Cependant, ces plans se sont aussi traduits par l'abandon de nombreux trafics à l'échelle de plusieurs territoires.

Aujourd'hui, l'opérateur ferroviaire historique, Fret SNCF (groupe SNCF-Géodis), tout comme les nouveaux opérateurs, se concentrent essentiellement sur la massification des flux et la conception de trains entiers, au détriment des autres trafics, financièrement déficitaires, souvent composés de quelques wagons et au trafic irrégulier, ce que l'on appelle dans le jargon le wagon isolé ou le lotissement. Dans ce contexte, le report modal des flux vers des modes non routiers, objectif pourtant inscrit dans la loi Grenelle de l'environnement, semble difficile à atteindre. Beaucoup d'entreprises se voient contraintes d'utiliser le mode routier faute d'une offre ferroviaire pertinente.

Pourtant, dans d'autres pays, comme en Allemagne, le trafic ferroviaire de fret, bien qu'impacté par la crise, se porte nettement mieux qu'en France. Le pays ne compte pas moins de 300 OFP, c'est-à-dire des organisations ferroviaires de proximité. Toutefois, le tissu industriel, la composition du réseau ferré et les motivations des acteurs économiques et publics diffèrent sensiblement de ce qui est observé en France et expliquent en partie ce constat. Pour autant, cela prouve qu'il est possible, via des initiatives prises à l'échelle locale, de développer ce mode de transport afin de soutenir la compétitivité des entreprises et de contribuer à l'aménagement du territoire. Par contre, il est constaté une dégradation du réseau ferroviaire allemand qui pourrait compromettre l'avenir de ces organisations.

En France, face à la crise du fret ferroviaire et au risque de disparition de la prise en charge du wagon isolé (lotissement), la recherche de solutions pour les dessertes terminales et d'approches a abouti à un concept nouveau : celui d'Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP).

Cette idée ou concept est aujourd'hui repris par les acteurs locaux, notamment les représentants du tissu économique (ex : CCI/CRCI, chargeurs et utilisateurs du fret, transporteurs, etc.) et certaines collectivités (ex : Auvergne, Languedoc Roussillon, Centre etc.) qui s'organisent autour d'associations (ex : Proffer). L'idée d'OFP a été également reprise dans le Grenelle de l'Environnement et intègre les priorités de l'engagement national en faveur du fret ferroviaire adopté en septembre 2009.

Ce concept nouveau, en France, introduit la nécessité de bousculer les organisations en place. En premier lieu, il convient de distinguer les organisations pour la courte distance et la longue distance. Il demande aussi de reconstruire l'offre en partant du local et des besoins des clients. Cela suppose une forte implication des forces économiques et sociales, au premier rang desquelles les chargeurs qui se sont parfois organisés en associations.

Ainsi, la création des futurs OFP repose :

- Sur les chargeurs, actuels et potentiels, intéressés par une offre ferroviaire plus compétitive dans un territoire donné ;
- Sur un savoir faire ferroviaire ;
- Sur un savoir faire logistique de proximité avec des logisticiens locaux ;
- Sur des partenaires financiers prêts à s'impliquer ;

- Sur l'Etat et les collectivités territoriales, dont les Régions, concernées par le développement durable, l'attractivité et la compétitivité de leurs territoires ;
- Et sur RFF, notamment pour la remise en état, l'entretien et l'exploitation du réseau capillaire fret.

En France, grâce aux initiatives prises en particulier par les acteurs économiques et avec l'appui des collectivités mais aussi de la SNCF, les premiers OFP devraient débiter leur activité pour la fin de l'année 2010. Dans certaines régions, des initiatives visant à la création d'OFP sont en cours.

En Champagne-Ardenne, l'initiative menée par les Chemins de Fer de Blaise et Der (CFBD) depuis une dizaine d'années entre Saint-Dizier et Wassy en Haute-Marne, bien que répondant à des besoins spécifiques de quelques entreprises, démontre que ce type d'organisation nouvelle demeure possible, même dans une région à forte dominante rurale et avec un tissu économique dispersé. Elle a pu se concrétiser grâce à la volonté des acteurs locaux dont des collectivités (Département de la Haute-Marne et Communes de la vallée de la Blaise) et avec l'engagement des chargeurs (les entreprises de fonderie). A l'avenir, les CFBD ont pour objectif de proposer des services ferroviaires entre Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François et Saint-Dizier. En dehors de la présence des CFBD, il n'y a pas, à ce jour, d'initiative prise par les acteurs économiques et publics pour s'engager dans ce type de démarche. Seule la CCI de Châlons-en-Champagne avait esquissé une réflexion sur ce sujet en 2006 mais sans aboutir faute d'engagement des acteurs économiques consultés à l'époque.

Ainsi, les travaux initiés par le CESR sur l'émergence d'OFP en Champagne-Ardenne permettent de dresser le bilan suivant :

- L'abandon, par l'opérateur historique, de certaines dessertes alors que les enjeux liés à la compétitivité, à l'aménagement et au développement durable de nos entreprises et de nos territoires invitent à reconsidérer le transport ferroviaire de fret et son organisation ;
- Le manque de sensibilisation des acteurs économiques et publics sur le transport ferroviaire de fret est flagrant alors que leur engagement pérenne et durable est primordial ;
- La connaissance des besoins et des potentiels de trafics de fret pouvant être captés par le ferroviaire en Champagne-Ardenne est insuffisante.

**C'est pourquoi le CESR, à travers ce rapport d'information relatif à la problématique du fret ferroviaire :**

**Propose :**

- ✓ **De sensibiliser les acteurs économiques et publics, sur des territoires pré définis, aux problématiques afférentes aux transports de marchandises et plus spécifiquement à l'intérêt d'organisations ferroviaires de proximité.**
- ✓ **D'accompagner, par exemple au sein d'instances de réflexion, toute démarche ou initiative collective visant à l'émergence d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité.**

**Estime nécessaire :**

- ✓ **Au préalable, de mettre en place un moratoire immédiat sur l'abandon du wagon isolé envisagé par le groupe SNCF – Géodis et de préserver les installations ferroviaires en situation de réutilisation pour disposer d'alternatives à la route en réponse aux objectifs de report modal fixés dans le Grenelle de l'Environnement.**
- ✓ **De promouvoir la réalisation d'études d'opportunité et de faisabilité pour la création d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité en Champagne-Ardenne, avec l'appui d'acteurs tels que les chambres consulaires et l'Observatoire Régional des Transports (ORT) via la DREAL.**

**RAPPORT ADOPTE A LA MAJORITE ; 1 Abstention : Francis Véria**

# ANNEXES

## ANNEXE n°1

### L'ASSOCIATION « OBJECTIF OFP »

Elle est représentative de milieux économiques, de territoires, de ports, d'entreprises voulant utiliser le rail et convaincues de la nécessité, pour cela, de parvenir à créer des OFP indépendants en France. RFF, intéressé au développement de l'utilisation du réseau et à sa pérennisation, la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), principal investisseur institutionnel national, ont rejoint l'association.

Les fondateurs de l'Association sont :

- l'Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie (ACFCI)
- l'Association Française des Ports Intérieurs (AFPI)
- l'Association des Usagers de Transport de Fret (AUTF),
- la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC),
- la Confédération Générale de Petites et Moyennes Entreprises (CGPME),
- la Fédération des Industries Ferroviaires (FIF),
- la Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTP),
- Réseau Ferré de France (RFF),
- la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF),
- l'Union des Ports de France (UPF),
- Messieurs Jacques Chauvineau et Alain Bréau, en tant que personnalités qualifiées.

Objectif OFP est animée par un Conseil d'Administration présidé par Jacques Chauvineau.

Objectif OFP a pour vocation de faciliter et soutenir la mise en place d'OFP dans les ports et les territoires sur des bases économiques pérennes. Elle contribue à la mise en œuvre de l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire qui préconise la création des OFP.

Objectif OFP agit sur les quatre axes stratégiques suivants :

- promouvoir le contenu du concept d'OFP,
- susciter l'engagement d'entrepreneurs locaux et les soutenir dans le montage de leurs projets,
- encourager l'implication des forces économiques des territoires dans l'évaluation de l'avenir des infrastructures ferroviaires,
- provoquer des actions concertées pour faire sauter les verrous à la faisabilité, à la rentabilité et à la pérennité des OFP.

**LE CADRE JURIDIQUE COMMUNAUTAIRE****1. Le texte fondateur : la directive 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires**

Cette directive est la première amorce de l'ouverture du réseau ferroviaire à la concurrence. Elle est fondamentale par deux dispositions :

- d'une part, elle prévoit la séparation entre le réseau et l'exploitation de services ferroviaires. La séparation doit être au moins comptable, mais peut conduire à la mise en place d'entreprises distinctes. Cette séparation est inspirée du modèle suédois. Chaque État va choisir sa formule ;
- d'autre part, l'article 20 de la directive évoque, pour la première fois, « un droit d'accès au réseau ferroviaire ». Il s'agit d'une conséquence logique de la séparation entre réseau et exploitation. De même qu'une route est utilisée librement par plusieurs usagers, ou qu'une route aérienne est contrôlée par des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, le réseau doit pouvoir être utilisé comme une route et contrôlé comme un avion.

**2. Les paquets ferroviaires**

Après l'amorce de concurrence induite par la directive de 1991, les « paquets ferroviaires » constituent un ensemble de directives adoptées entre 1997 et 2007 précisant les activités effectivement couvertes par ce mouvement : fret, transport voyageurs, transport international, cabotage... Trois « paquets ferroviaires » ont ainsi été adoptés.

**a) Le premier paquet ferroviaire de 1998/2001**

Il s'agit de trois directives préparées en 1998 et adoptées en 2001 modifiant la directive centrale de 1991.

La principale, la directive 2001/12/CE prévoit l'ouverture de l'accès aux services de fret internationaux sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF) au 15 mars 2003 au plus tard. Conformément au principe d'équilibre évoqué, cette ouverture des services de fret à la concurrence est complétée par un renforcement des obligations en matière de licences des entreprises ferroviaires. Une autre directive vise également la tarification des « sillons », c'est-à-dire les routes ferroviaires entre deux points à un horaire donné.

**b) Le deuxième paquet ferroviaire de 2002/2004**

Il s'agit de cinq directives proposées par la Commission. La principale directive est la 2004/51 qui ouvre vraiment la concurrence au fret ferroviaire : au 1er janvier 2006, l'accès à tout le réseau est ouvert aux services de fret international. L'ouverture à l'ensemble du fret, y compris pour le fret domestique, doit être effectuée au plus tard au 1er janvier 2007. Cette ouverture généralisée sur le fret est complétée par une législation spécifique sur la sécurité ferroviaire.

**c) Le troisième paquet ferroviaire de 2004/2007**

Ce troisième paquet ferroviaire est crucial car il vise le cœur du sujet : la libéralisation du trafic voyageurs.

---

## ANNEXE n°3

### L'ASSOCIATION DES « AMIS DE LA GARE DE WASSY ».

#### Les buts de l'association :

- Maintenir une agglomération urbaine, WASSY (plus de 4000 habitants) sur le réseau ferroviaire national et démontrer la pertinence de cette conception du réseau, pour en faire bénéficier les autres agglomérations urbaines françaises dont la desserte ferroviaire est menacée ; (à l'époque filtrent les premières rumeurs de fermeture de la ligne Saint-Dizier – Wassy – Doulevant-le-Château),
- Pour cela, maintenir une exploitation fret sur la ligne de Wassy,
- Y lancer des circulations ferroviaires touristiques,
- Reconstituer la Gare de Wassy dans son état d'origine du 19<sup>ème</sup> siècle, en faire un « écomusée ferroviaire »,
- Promouvoir l'idée d'une réouverture future au trafic de voyageurs des 22 km de Saint-Dizier – Wassy (l'exploitation SNCF a cessé en 1952)

#### Les actions de l'association :

- « Occupation du terrain » : organisation de manifestations (120 ans du rail à Wassy), information tous publics sur tout ce qui pourrait être fait en Gare de Wassy et sur la ligne la reliant au réseau national,
- Démarchage intensif (par le président des AGW) des élus, dont le Président du Conseil général pour garder la ligne : au minimum pour y lancer une exploitation touristique.

---

## LEXIQUE

**Embranchement particulier** : ensemble des installations permettant le raccordement de sites industriels et commerciaux aux infrastructures du réseau ferré national. Un embranchement peut desservir un ou plusieurs clients.

**Entreprise ferroviaire** : toute entreprise à statut privé ou public, qui a notamment obtenu une licence et un certificat de sécurité conformément à la législation applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.

**Gare de triage** : ensemble d'installations fixes du réseau ferré national (groupes de voies spécialisées, installations de débranchement des wagons, dispositifs de freinage et d'enrayage, etc.) dédiées au tri des wagons des trains de fret dans un chantier spécialisé.

**Gestionnaire d'infrastructure** : tout organisme ou toute entreprise, Réseau Ferré de France pour le réseau ferré national, chargé(e) notamment de l'établissement, de l'entretien, du développement et de la facturation de l'infrastructure ferroviaire.

**Installation terminale embranchée** : ensemble de biens d'équipements et d'installations de logistique ferroviaire relié directement par aiguilles aux voies du réseau ferré national.

**Sillon** : capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné. Il existe des sillons catalogue, sur mesure, réguliers et facultatifs.

**Train-kilomètre** : unité d'œuvre servant de référence pour la détermination du droit de circulation (les trains-kilomètres sont le produit de la distance parcourue en kilomètres par le nombre de circulations).

**Voie** : ensemble comprenant les rails, les traverses, le ballast. L'infrastructure du réseau ferré national comprend les voies, la caténaire, les installations de signalisation et les éléments associés (dispositifs d'annonce, de répétition, etc.).

---

## SITES INTERNET A CONSULTER

### Les principaux opérateurs ferroviaires en France

- <http://fret.sncf.com/>
- <http://www.eurocargorail.com/>
- [http://www.bcargo.be/portal/page/portal/pgr\\_bcar\\_e\\_publ/pag\\_bcar\\_e\\_home](http://www.bcargo.be/portal/page/portal/pgr_bcar_e_publ/pag_bcar_e_home)
- <http://www.groupe-vfli.com/>

### Les OFP en France

- *OFP dans le Morvan* : <http://www.cfr-bfc.com/>

### Le gestionnaire de l'infrastructure (RFF)

- <http://www.rff.fr/?lang=fr>

### L'association « Objectif OFP »

- <http://www.objectif-ofp.org/>

### L'Observatoire Régional des Transports (ORT)

- <http://www.champagne-ardenne.developpement-durable.gouv.fr/>

### Presse et documentation

- <http://www.laletterferroviaire.fr/>
- <http://www.ville-transport.com/laviedurail/content/editorial>
- <http://www.cnt.fr/>
- <http://www.inrets.fr/>