

Stratégie • Développement

Fret ferroviaire français du futur et OFP : un colloque 2020 très attendu

La profession est toujours en attente du détail précis des mesures promises et de leur durée d'application pour relancer le fret ferroviaire.

Laurent Charlier

Pour le fret ferroviaire, 2020 est remarquable à plus d'un titre et devrait constituer une année charnière. Certes, les résultats pâtissent des mouvements sociaux, notamment ceux contre la réforme des retraites fin 2019-début 2020, mais aussi du ralentissement économique causé par la crise sanitaire exceptionnelle de la COVID-19. Celle-ci a ralenti les échanges pendant le confinement quasi généralisé en Europe, et mine la confiance, ce qui plombe l'activité économique dans des proportions et une étendue encore incertaines. Cependant, la crise a mis en valeur l'importance du fret ferroviaire dans le transport des produits essentiels et la continuité des chaînes d'approvisionnement. Après avoir résisté en 2019, à 33,3 milliards de tonnes-km, le rail



Le développement des dessertes de proximité et du wagon isolé ne peut être mené sans une politique de rénovation ou de création d'installations terminales embranchées (ITE). Sur la photo, VFLI manoeuvre une rame dans l'usine Kronenbourg d'Obernai au moyen d'un nouvel engin rail-route Mol 2444RR loué auprès de l'entreprise Lemonnier. VFLI est présent sur ce site depuis 2001.

*La crise a mis en valeur
l'importance du fret ferroviaire dans
le transport des produits essentiels
et la continuité des chaînes
d'approvisionnement.*

a retrouvé ses lettres de noblesse auprès du grand public. Au delà de ces questions conjoncturelles, le secteur du transport ferroviaire dans son ensemble a réussi à se fédérer en créant 4F – Fret ferroviaire français du futur –, qui s'inscrit dans la droite ligne de la coalition européenne *Rail Freight Forward*. C'est la première fois, depuis la circulation du premier train privé en 2005, que la profession se rassemble aussi largement à l'unisson afin de peser sur les orientations stratégiques que le gouvernement doit définir en matière de transport ferroviaire de marchandises. 4F a remis ses propositions de relance du fret au ministre des Transports, Jean

Baptiste Djebbari, le 24 juin 2020. Début septembre, le plan de relance est annoncé avec une enveloppe de 4,7 milliards d'euros dédiée au ferroviaire, dont une grande partie affectée à l'infrastructure. Ce qui concerne les marchandises totaliserait 1,4 milliard d'euros. Aide à la pince et au wagon isolé, investissements dans les lignes capillaires fret et les chantiers de transport combiné prioritaires, aide à l'exploitation pour que SNCF Réseau garantisse la qualité des sillons fret etc. figureront parmi les mesures budgétées. Mais en tout état de cause, la profession attendait des précisions, qui ne sont pas encore réellement advenues. Des réunions avec la DGITM

se sont tenues depuis le 23 octobre, apportant « des chiffres plus détaillés », le contenu précis des mesures et leur durée d'application étant toujours attendues. « Le détail a été partiellement dévoilé », confie un représentant du secteur à *La lettre ferroviaire*. « Il reste du

Ce raisonnement en termes de capacité d'emport pourrait faire émerger le concept de « transport combiné isolé ».

travail à faire », insiste-t-il. Certains acteurs faisant notamment référence aux projets emblématiques et évocateurs des autoroutes ferroviaires, craignent des aides *in fine* taillées sur mesure pour les ambitions de l'opérateur historique, comme cela était le cas en 2009 lors de l'« engagement national pour le fret ferroviaire » du gouvernement de l'époque. Quoi qu'il en soit, l'intervention « les décisions de l'État » par un représentant de la DGITM, au cours de la première table ronde de la *web* conférence Fret ferroviaire français du futur et OFP du 19 novembre 2020 est très attendue. Et ce d'autant plus que 610 participants étaient dénombrés dans les jours précédents l'événement, une fréquentation qui pourrait finalement s'établir au double de celle enregistrée lors de l'édition « physique » de 2019. Ce colloque, organisé par Objectif OFP, confirme donc sa place de premier événement de partage et de débat de la profession.

LE CONCEPT D'OFP DIX ANS APRÈS

Une dizaine d'années s'est écoulée depuis la parution le 25 octobre 2009 de deux arrêtés visant à « faciliter l'obtention par un OFP de la licence d'entreprise ferroviaire ». Cela constitue une étape emblématique du développement

d'acteurs au sein des territoires alors que le concept d'Opérateur ferroviaire de proximité est alors porté depuis de nombreuses années notamment par Jacques Chauvineau, aujourd'hui président d'Objectif OFP. André Thinières, délégué général de l'association, constate que « 10 % des tonnes qui circulent sur le réseau ferré national – environ 6 % des tonnes-km – sont produits par des OFP ». Si ces entreprises de proximité ont prospéré, les volumes et leur nombre plafonnent

depuis la création en 2013 de Ferriovia, devenu Open Rail. Un certain nombre d'opérateurs ont intégré un groupe, comme TPCF Fret ou la CFR qui ont permis à Euro-rail de créer Régiorail, lequel a désormais une présence nationale. « Le sens de la proximité perdue », note André Thinières, tout en déplorant que « la couverture des charges fixes, telles que celles relatives à la sécurité par exemple, est difficile pour une PME ». Les entités émanant de groupes d'envergure nationale ou européenne subissent également les stratégies de recentrage. Citons Euro Cargo Rail (ECR), qui, en se concentrant sur

les corridors, s'est retiré d'OFP Atlantique ou d'OFP Sud Ouest. « Ce terrain délaissé a été repris par des acteurs de proximité (Ouest Rail et OFP Sud Ouest) pour suppléer le retrait d'ECR, mais le modèle ne s'est pas répandu car l'exploitation locale constitue une niche de marché qui ne s'est pas développée », analyse André Thinières. Des OFP « historiques » comme la RDT 13 résistent mieux grâce à leur assise plus large, permettant d'optimiser la couverture des frais fixes élevés dans le ferroviaire. Les OFP ont démontré que dans certains cas de figure, il était opportun de séparer les activités de proximité et de longue distance. Régiorail assure ainsi l'évacuation continue de l'usine Évian (Danone Waters) vers le *hub* déporté d'Ambérieu, où les trains grandes lignes sont reconstitués. André Thinières souligne par ailleurs la décision en amont de l'opérateur de transport combiné T3M et de Régiorail de marier dans un seul train entre les régions Grand Est et Sud, un coupon de combiné rail-route et un coupon de wagons conventionnels. Cette disposition collaborative permet de proposer aux chargeurs une plus grande fréquence de service. C'est aujourd'hui une approche qui tend à devenir usuelle avec le déploiement de la gestion

La volonté des acteurs de pleinement déployer ce concept de gestion capacitaire pourrait être de nature à remettre au centre des débats la question de l'articulation entre entreprises de proximité et opérateurs longue distance. Photo de livraison d'eau minérale, un transport qui faisait largement appel au wagon isolé il y a quelques années.



capacitaire. La volonté des acteurs de pleinement déployer ce concept de gestion capacitaire pourrait être de nature à remettre au centre des débats la question de l'articulation entre entreprises de proximité et opérateurs longue distance, telle que Jacques Chauvineau en posait déjà les jalons dans ses rapports de 2005 et 2006. Rappelons que la première proposition de 4F dans son axe 1, action 1, dont l'objectif est l'amélioration de l'attractivité du rail en flexibilisant l'offre, porte sur le « développement d'une plateforme de gestion de la capacité résiduelle de tous les opérateurs aux clients ». L'ambition fait donc consensus au sein de la profession. Toutefois, ne perdons pas de vue qu'un développement des dessertes de proximité et du wagons isolés ne peut être mené sans une politique de rénovation

ou de création d'installations terminales embranchées (ITE). En outre ce raisonnement en termes de capacité d'emport pourrait faire émerger le concept de « transport combiné isolé », comme le désigne Jacques Chauvineau. Il s'agit de faire des ITE qui s'y prêtent, des outils de transfert rail-route pour quelques wagons porte-conteneurs. André Thinières regrette par ailleurs l'absence d'émergence du concept mixte d'OFP terminaliste, qui conjugue les activités de gestion et de maintenance courante d'une ligne capillaire, ainsi que des opérations de transport. Rappelons en effet que le concept initial d'OFP comporte deux aspects : le transport ainsi que la gestion d'infrastructures locales. « Je persiste à penser qu'allier la gestion et la maintenance d'une ligne avec une activité d'entreprise ferroviai-

re peut conduire à des synergies intéressantes », affirme-t-il, tout en déplorant que « la communauté ferroviaire et SNCF Réseau n'arrivent pas à sortir des schémas existants, des blocages demeurent aux interfaces ». « Tant que l'on n'aura pas essayé », insiste-t-il. Quelques jalons avaient été posés notamment dans le Morvan avec la CFR, qui exploitait le trafic des carriers embranchés entre Cercy-la-Tour et Corbigny tout en étant le premier prestataire gestionnaire d'infrastructure (PGI). Cette articulation n'a toutefois pas pu être reconduite avec le remplacement des PGI par des gestionnaires d'infrastructure conventionnés (GIC) auxquels il est demandé un niveau de formalisme sans effet direct sur la sécurité, mais difficilement compatible avec une entreprise de type PME. ■



INNOVATION
DÉVELOPPEMENT
INVESTISSEMENT



Avec une flotte de plus de 3 000 unités et l'appui de nos experts, nous vous accompagnons dans le développement de vos projets intermodaux (route, fleuve et rail).

Retrouvez-nous sur :

www.modalis.com - sales@modalis.com



Depuis 20 ans MODALIS est le loueur spécialiste de la logistique intermodale :

- WAGONS PORTE-CONTENEURS
- CAISSES MOBILES ET CONTENEURS
- CHÂSSIS

Infrastructure • Capillaire

Ardennes : deux communautés de communes reprennent la propriété d'une ligne capillaire fret et touristique

Le transfert doit entrer officiellement en vigueur le 1^{er} janvier 2021. Les utilisateurs participeront à la maintenance courante.

Laurent Charlier

Au 1^{er} janvier 2021, les communautés de communes des Crêtes préardennaises (CCCPA) et du Pays rethélois (CCPR) obtiendront la propriété de la voie unique de Challerange (41,7 km), entre Amagne-Lucquy et Voncq (19 km).

UNE LIGNE D'ABORD RÉDUITE À 6,2 KM

Cette ancienne ligne qui desservait Revigny, sur l'axe Paris - Strasbourg, est en antenne depuis le déclassement de l'infrastructure au delà de Challerange, vers Givry-en-Argonne, en janvier 1972. Cette antenne constitue une capillaire fret, dont l'entretien a été délaissé. Elle accueille également le Chemin de fer touristique du sud des Ardennes (CFTSA), établi à Attigny et porté par l'association les Amis de la traction vapeur en Ardenne (ATVA). En mauvais état, la ligne a été limitée à 20 km/h en mai 2014, et, sans travaux, SNCF Réseau prévoyait de suspendre toute circulation en décembre 2016. Le groupe coopératif agricole Vivescia dispose de silos embranchés, du nord au sud, à Alland'huy et Monthois. Le scénario initial prévoyait de limiter la voie unique au silo le plus proche de la gare d'Amagne-Lucquy, sur la ligne Reims - Charleville-Mézières, soit un linéaire de 6,2 km. Un brouetage camion était alors convenu afin de reporter les volumes de Monthois vers Acy-Romance, se satisfaisait alors Fret SNCF, l'un



Fond de carte : © Nicolas Wurtz 2019
© Données OpenData SNCF
© OpenMapTiles © OpenStreetMap contributors - www.openstreetmap.org
Annotations : La lettre ferroviaire

des transporteurs. La ligne est neutralisée au delà d'Attigny le 20 avril 2018, puis au delà d'Alland'huy le 30 septembre de la même année. L'exploitation du train touristique a dès lors été suspendue jusqu'à l'été 2019 et l'activité fret est limitée au silo d'Alland'huy avec, par exemple, un report routier de 40 000 tonnes de céréales par an depuis les installations Vivescia de Monthois. Si aucuns travaux ne sont engagés, les circulations entre Amagne-Lucquy et Alland'huy seront suspendues fin 2021.

19 KM TRANSFÉRÉS AUX COLLECTIVITÉS LOCALES

Lors de la séance du 25 juin 2020, le conseil d'administration de SNCF Réseau a donné son feu vert à la convention de transfert de propriété des 19 km de ligne reliant Amagne-Lucquy et Voncq « à l'euro symbolique au profit de la CCCPA et de la CCPR ». L'État avait préalablement répondu favorablement à ce projet de transfert en date du 4 octobre 2019. Le journal *L'Ardenais* précise que la partie en ligne sera gérée par la CCCPA et que la sortie de la gare d'Amagne-Lucquy le sera par la

CCPR. Notons que cette dernière récupère par ailleurs l'installation terminale embranchée du silo Vivescia d'Acy-Romance, raccordée sur la ligne Reims - Charleville-Mézières, à la sortie ouest de la gare de Rethel. Il est prévu un investissement de remise à niveau (pérennisation de cinq ans) pour un montant de 1,2 million d'euros apporté à 47,50 % par l'État (AFITF), à 33,33 % par la région Grand Est (programme Capfret), à 8,33 % par le département des Ardennes, à 7,54 % par la CCCPA et à 3,29 % par la CCPR. La CCCPA est le mandataire des opérations et passera les marchés au nom des deux communautés de communes. Après le choix d'un Assistant à maîtrise d'ouvrage, la désignation d'un gestionnaire suivra. Cette démarche de pérennisation de l'infrastructure capillaire a été accélérée par le Pacte Ardennes signé le 15 mars 2019 avec l'État. Dans un deuxième temps, pour la maintenance courante de la voie, le budget devrait intégrer une participation des chargeurs implantés sur la ligne à hauteur de deux euros par tonne. « Il est évident que l'arrivée de nouveaux trafics permettra d'améliorer l'équilibre financier du montage », constate

Il est prévu un investissement de remise à niveau (pérennisation de cinq ans) pour un montant de 1,2 million d'euros apporté à 47,50 % par l'État (AFITF), à 33,33 % par la région Grand Est (programme Capfret), à 8,33 % par le département des Ardennes, à 7,54 % par la CCCPA et à 3,29 % par la CCPR.

un des acteurs impliqué dans le projet, « mais la maintenance sera adaptée au volume du trafic », tempère-t-il. À Attigny, les Transports Fabrice Clément envisagent la construction d'une plateforme rail-route. Un transport de bois « scolyté » pourrait également voir le jour à destination des Landes, comme VFLI et Régiorail assurent déjà depuis d'autres plateformes du nord-est. Régiorail réalise, par exemple, un tel transport entre Verdun et Rion-des-Landes pour le compte de l'industriel Egger. ■



Nos atouts

- notre parc de wagons VTC, 1^{er} loueur en Europe (plus de 90000 wagons)
- notre réseau européen
- notre capacité d'innovation (digitalisation, solutions modulaires et multimodales)
- notre indépendance et nos partenariats avec les entreprises ferroviaires publiques et privées en France et en Europe
- notre réseau de maintenance
- une équipe réactive au service des clients

Votre partenaire logistique ferroviaire et intermodal en France et en Europe

- solutions assemblées de bout en bout, intégrant la traction ferroviaire, les wagons, la gestion et le suivi des flux, la mesure de performance
 - transport ferroviaire conventionnel
 - transport combiné rail / route
 - groupes de wagons / trains complets
 - trafics réguliers
 - trafics spots
- gestion de parc wagons
- transports routiers complémentaires du ferroviaire
- conseil, optimisation & innovation



Contacts VTC Rail Logistics:

Jean Philippe Delmont
00 33 6 15 75 96 09
jeanphilippe.delmont@vtg.com

Thomas Quirke
00 33 6 15 75 96 11
thomas.quirke@vtg.com

Entreprise • Territoire

La RDT 13 sur tous les fronts du développement et de l'innovation

L'Opérateur ferroviaire de proximité (OFP) RDT 13 fait feu de tout bois dans ses trois domaines d'activité que sont le fret ferroviaire, l'infrastructure et le matériel roulant.

Laurent Charlier

FRET : LA RDT 13 ROULE POUR DELTA RAIL

La lettre ferroviaire a rapporté dans l'édition n°249 du 6 octobre 2020, la modernisation du trafic d'évacuation des déchets de Marseille vers l'incinérateur de Fos-sur-Mer au moyen de nouveaux wagons et de nouveaux caissons fournis par Modalis. Dans cette édition, page 10, nous annonçons la reprise de la traction du train de transport combiné Delta Rail Fos-sur-Mer - Chalon-sur-Saône par la RDT 13, au changement de service de décembre 2020. L'OFP assurait déjà des manœuvres à Fos, il assurera en propre la traction dudit convoi jusqu'à Avignon, où un opérateur prendra le relais en sous-traitance. Cette solution partenariale sera une première pour l'opérateur. Cela ouvre à la RDT 13 la possibilité d'aller plus loin dans l'arrière-pays, sans toutefois disperser ses moyens opérationnels de proximité, à l'exception de la locomotive qui tirera le train de bout en bout. Toujours en ce qui concerne le transport de marchandises, « une révolution » devrait offrir à la plateforme Total de La Mède davantage de souplesse dans ses dessertes ferroviaires. En effet, à la faveur du remplacement du pont ferroviaire des Florides à Marignane, la ligne privée RDT 13 Pas-des-Lanciers - La Mède pourrait passer de la charge C à la



Le contrat de gestion déléguée du réseau ferré portuaire du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) a été reconduit pour quatre ans à partir du 1^{er} janvier 2021.

charge D. En mauvais état, le tablier sera déposé en mars-avril 2021. L'ouvrage construit en 1923 fait l'objet de restrictions de circulation. À noter que pour davantage de clarté, la RDT 13 récupérera à l'issue des travaux la propriété de l'ouvrage, dont le dernier gestionnaire était le port de Marseille. Nonobstant les conséquences de la crise sanitaire, Total espère pour 2021 une stabilisation des volumes (240 à 350 000 tonnes) acheminés à la gare d'échange de Pas-des-Lanciers par la RDT 13. Dans les années à venir, la RDT13 étudie les possibilités de nouveaux trafics notamment liés à la reconfiguration des activités par Total (biocarburant, voire hydrogène etc.), et d'autres activités encore à l'étude.

INFRASTRUCTURE : LE PORT DE LA SEYNE-BRÉGAILLON CHOISIT SFERIS ET LA RDT 13

La RDT 13 conforte son expertise dans la maintenance et l'entretien des infrastructures ferroviaires.

L'OFP a remporté en tant que mandataire, et avec comme partenaire Sferis (filiale de la SNCF) un contrat pluriannuel (jusqu'à 4 ans) de gestion déléguée et de maintenance de l'installation terminale embranchée (ITE) de la zone portuaire de La Seyne-Brégailly, gérée par la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Var via Ports Rade de Toulon. Cette décision fait suite à la réhabilitation des installations. Le contrat démarrera au 1er janvier 2021. Le contrat de gestion déléguée du réseau ferré portuaire du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) a été reconduit pour quatre ans à partir du 1er janvier 2021. Ce prolongement s'inscrit dans le cadre de l'appel d'offres de 2015 qui prévoyait une première période de janvier 2016 à décembre 2020, avec une reconduction possible jusqu'en 2024. Le GPMM a ainsi renouvelé sa confiance dans le groupement comprenant Sferis, ETF et la RDT 13. En 2021, le même groupement avec SNCF Réseau en charge de la gestion de

voies locales appartenant à la région Occitanie (la ligne Colombiers - Maureilhan ex-Chemins de fer de l'Hérault et les voies portuaires de Sète-Frontignan et de Port-la-Nouvelle), sera confronté à la préparation du renouvellement du contrat. Celui-ci porte aujourd'hui sur la période de juillet 2018 à décembre 2022.

MATÉRIEL ROULANT : FOISSONNEMENT DE PROJETS

La RDT 13 continue à proposer des prestations à la carte en matière de maintenance du matériel roulant au sein de ses ateliers de Marignane ou d'Arles. Le loueur Akiem joue la carte de sa filiale Akiem technik (ex-mgw Service) en matière d'entretien, ce qui amène à faire évoluer de la même manière le partenariat avec la RDT 13. Des équipes d'Akiem technik interviennent notamment dans les installations d'Arles sur diverses séries de locomotives comme les Prima BB 27000 et 37000. À Arles, *La lettre ferroviaire* a rapporté par le passé les importants investissements réalisés par la RDT 13 dans les moyens d'entretien. Aujourd'hui, l'OFPP constate que face au

succès de cette activité, la saturation des installations guette. Pour autant, les nouveaux développements de l'outil de maintenance à réaliser ne pourront l'être par la RDT 13 seule, qui envisage de s'appuyer sur un partenaire afin de réaliser un « co-investissement ». Un appel à manifestation d'intérêt a été lancé cette année et les premiers candidats sont actuellement auditionnés. Quant au dépôt de Marignane, embranché sur la ligne privée de la Mède, une réhabilitation complète de l'outil est prévue en 2021-2022. À court terme, l'idée de nouvelles infrastructures réunissant plusieurs activités dont le matériel roulant, l'infrastructure ou la formation (mais aussi le transport de voyageurs par autocar etc.) fait l'objet de réflexions. Rappelons en outre la volonté affichée par la RDT 13 de se positionner en appui dans le processus d'ouverture à la concurrence des lignes TER de la région Sud. Par ailleurs, sur sa ligne Arles - Fontvieille, la RDT13 propose des mises à disposition d'infrastructure pour des missions de formation (comme récemment pour Systra). Enfin, la RDT 13 est très engagée dans l'innovation. L'OFPP est en veille sur

plusieurs thèmes, notamment en ce qui concerne les sujets de digitalisation, de wagons et de trains connectés. Une première application avec Traxens est en réflexion sur le trafic de déchets. L'entreprise est également attentive au foisonnement de solutions alternatives au tout thermique pour la traction des trains de déchets au cœur de la métropole et auxquels la population est sensible. Bimode ? ou pourquoi pas des chaînes de traction innovantes avec piles à

Les nouveaux développements de l'outil de maintenance à réaliser ne pourront l'être par la RDT 13 seule, qui envisage de s'appuyer sur un partenaire.

combustible à hydrogène ou autres ? Pour l'heure, les nouveaux wagons apportent d'ores et déjà une réduction des nuisances sonores avec des semelles de frein K et un carénage des bogies. ■



Aujourd'hui plus que jamais, une connexion ferroviaire avec l'Espagne rapide, sûre et efficiente.

La Lettre FERROVIAIRE

Professionnels du secteur, toutes les deux semaines, *La lettre ferroviaire* vous apporte l'essentiel de l'**actualité européenne et française** du secteur. Dans un contexte de libéralisation du marché, notre *newsletter* électronique met l'accent sur les mutations qui animent le transport ferroviaire ainsi que sur l'émergence de nouveaux acteurs.

Bulletin d'abonnement

- Abonnez-vous pour **un an** – 22 lettres
- Offre **découverte** 3 ou 6 lettres

L'offre « découverte » est réservée aux nouveaux abonnés, valable jusqu'au 31 décembre 2020. Non cumulable.

Offre **découverte 3 numéros** (un mardi sur deux sous format PDF, 8 à 12 pages) :

- pour 1 Personne, Facturation en France & DOM-TOM, 39,18 € HT +TVA 2,1% **40,00 € TTC**
- pour 1 Personne, Export Europe, Hors Europe **39,18 €**

Offre **découverte 6 numéros** (un mardi sur deux sous format PDF, 8 à 12 pages) :

- pour 1 Personne, Facturation en France & DOM-TOM, 78,35 € HT +TVA 2,1% **80,00 € TTC**
- pour 1 Personne, Export Europe, Hors Europe **78,35 €**

Abonnement **individuel** (1 an, 22 parutions transmises un mardi sur deux sous format PDF, 8 à 12 pages) :

- pour 1 Personne, Facturation en France & DOM-TOM, 425 € HT +TVA 2,1% **433,93 € TTC**
- pour 1 Personne, Export Europe, Hors Europe **425 €**

Abonnement Groupe (à partir de 2 lecteurs) nous consulter (abonnement-lalettreferroviaire@orange.fr ; tél. +33(0)6 75 86 37 36)

RÈGLEMENT À LA COMMANDE

- par chèque à l'ordre des Éditions Laurent Charlier
- par virement bancaire (Crédit Mutuel - CCM HALLUIN RONCQ ; 413 rue de Lille 59223 Roncq ; IBAN : FR76 1562 9027 2700 0891 7180 152 - BIC : CMCIFR2A)

Société : _____ N° TVA Intracommunautaire : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____ Pays : _____

Abonné Nom : _____ Prénom : _____

Fonction-Dpt : _____ Tél : _____

e-mail sur laquelle *La lettre ferroviaire* sera envoyée : _____

Montant total de la commande : _____ Date :/...../2019

Signature et cachet :

Bulletin à retourner par courriel à l'adresse : abonnement-lalettreferroviaire@orange.fr
ou par courrier postal : Éditions Laurent Charlier, 196 rue de Lille - F59223 Roncq

Port • Développement

Le port de Strasbourg développe le rail

Le port accompagne la croissance du rail en investissant dans ses infrastructures.

Sylvain Meillasson

Le port autonome de Strasbourg (PAS) ambitionne de doubler son activité ferroviaire d'ici à 15 ans. En l'état, il s'établit à 1 200 trains par an. Le PAS propose des services réguliers de transport combiné vers Lyon, Marseille, le Havre, Anvers, Rotterdam. Mais il est aussi impliqué par des trafics conventionnels, notamment entre la France et l'Allemagne. Le PAS a subi, comme tous les ports rhénans en 2018, une forte baisse des tonnages acheminés par voie fluviale, à cause des basses eaux du Rhin. Des reports de trafics sur le ferroviaire ont été à cette occasion constatés. De fait, être en mesure de proposer une offre trimodale de qualité constitue un indéniable facteur de résilience pour le port

et revêt un caractère stratégique. Cet enjeu est renforcé par la vocation de l'institution à participer à la transition écologique et à œuvrer au report des flux à longues distances de la route vers les modes fluvial et ferroviaire. Dans un environnement nettement concurrentiel – avec notamment au sud, le port de Bâle dont l'agrandissement est suspendu à une votation populaire le 29 novembre 2020 – le PAS travaille à un projet d'extension de ses emprises ferroviaires. D'un montant de 20 millions d'euros, ce projet est en cours d'étude. Par ailleurs, des travaux pour 3,4 millions d'euros viennent de s'achever. Ils concernent uniquement la modernisation de la gare marchandises du PAS et de son faisceau de tri. Trois voies ont été portées à une longueur de 650 à 710 m (pose de 700 m en tout) et cinq voies ont été électrifiées. Enfin, des réflexions sont menées sur l'évolution des moyens de manutention. Deux nouveaux *reach stackers* ont été achetés en 2018, alors que de nouvelles



PAS / Fabrice Careneu

Être en mesure de proposer une offre trimodale de qualité constitue un indéniable facteur de résilience pour le port.

acquisitions sont prévues cette année, notamment pour traiter des conteneurs ferroviaires en seconde ligne. ■

DÉVELOPPONS ENSEMBLE LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES EN FRANCE

La coalition 4F réunit tous les acteurs du fret ferroviaire en France
L'AFRA regroupe les entreprises alternatives



Membre de l'alliance

Objectif 2030

DOUBLER LA PART MODALE DU RAIL

- Concilier relance économique et écologie
- Placer le fret ferroviaire comme épine dorsale de la chaîne logistique
- Connecter les territoires
- Promouvoir et soutenir le report modal vers le rail pour une logistique « propre »

Retrouvez les propositions sur fret4f.fr



Entreprise • Développement

Delta Rail a stabilisé son activité et se développe

L'opérateur de transport combiné du groupe Modalis entend développer son offre autour de l'axe Rhône-Saône.

Laurent Charlier

L'opérateur de transport combiné Delta Rail a été constitué par le groupe Modalis afin de reprendre, le 15 février 2019, le fonds de commerce de BD Rail Services, alors mis en difficulté par les grèves séquentées du printemps 2018. « La première année a été consacrée à structurer l'activité et à regagner la confiance des clients », explique Bernard Meï, président de Delta Rail, tout en ajoutant que « 2020 devait être celle du développement, encouragé par une forte activité en début d'année, mais freinée par la crise sanitaire ». Les projets de développement sont donc reportés et devraient être menés au cours de l'année 2021. Modalis, qui louait des wagons plats porte-conteneurs à BD Rail Services, avait identifié

Le train Delta Rail est en cours de préparation sur le terminal multimodal chalonais, le 16 novembre 2020. Le gestionnaire Aproport va ensuite emmener le train de conteneurs vers la gare de Chalon-sur-Saône. Le convoi rejoindra ensuite Fos-sur-Mer.

des opportunités synergiques avec Delta Rail, notamment en matière d'optimisation du parc de matériel roulant. Les opérations ferroviaires étaient confiées à l'Opérateur ferroviaire de proximité Ferrivia, qui a également été fragilisé par les grèves de 2018. En difficulté, ce dernier a été repris au 1er mars 2019 par le groupe Open Modal, dont T3M ou TAB Rail Road sont des filiales, avec Combronde et Sécurail, donnant naissance à Open Rail. Au changement de service de décembre 2019, le train Fos-sur-Mer - Loire-sur-Rhône - Chalon-sur-Saône, qui comportait un lot de wagons pour Combronde et un lot pour Delta Rail, a été dédoublé. Deux allers-retours directs en saut de nuit entre Fos et Chalon-sur-Saône sont donc aujourd'hui proposés par Delta Rail avec des départs de Chalon les lundis et mercredis et de Fos les mardis et jeudis. « En 2020, nous avons reconquis nos clients et enregistré une forte croissance en janvier et février ainsi qu'à partir de septembre, notamment grâce aux importations – mais aussi aux exportations – d'Asie », analyse

Bernard Meï, qui prévoit de commercialiser une troisième rotation « dès la normalisation de la situation ». Les clients sont divers, citons CMA CGM, Evergreen, Michelin ou encore Logiyonne, qui exporte du bois conteneurisé pour le compte des exploitants forestiers. Parallèlement, Delta Rail travaille à ouvrir d'autres lignes « en collaboration avec d'autres opérateurs, dédiées au transport de conteneurs maritimes, de caisses mobiles et de semi-remorques à prise par pinces (P400) ». L'opérateur souhaite donc, outre renforcer son activité maritime soe, développer un transport combiné continental en se concentrant sur des axes et des zones de chalandise complémentaires à ceux aujourd'hui occupés par les grands acteurs du secteur. Concernant la traction, à partir du changement de service du 13 décembre 2020, celle-ci sera assurée par la RDT 13, en propre de Fos à Avignon et en sous-traitance à un tiers jusqu'à Chalon. Rappelons que la RDT 13 réalisait les manœuvres dans la zone portuaire des flux Delta Rail. ■



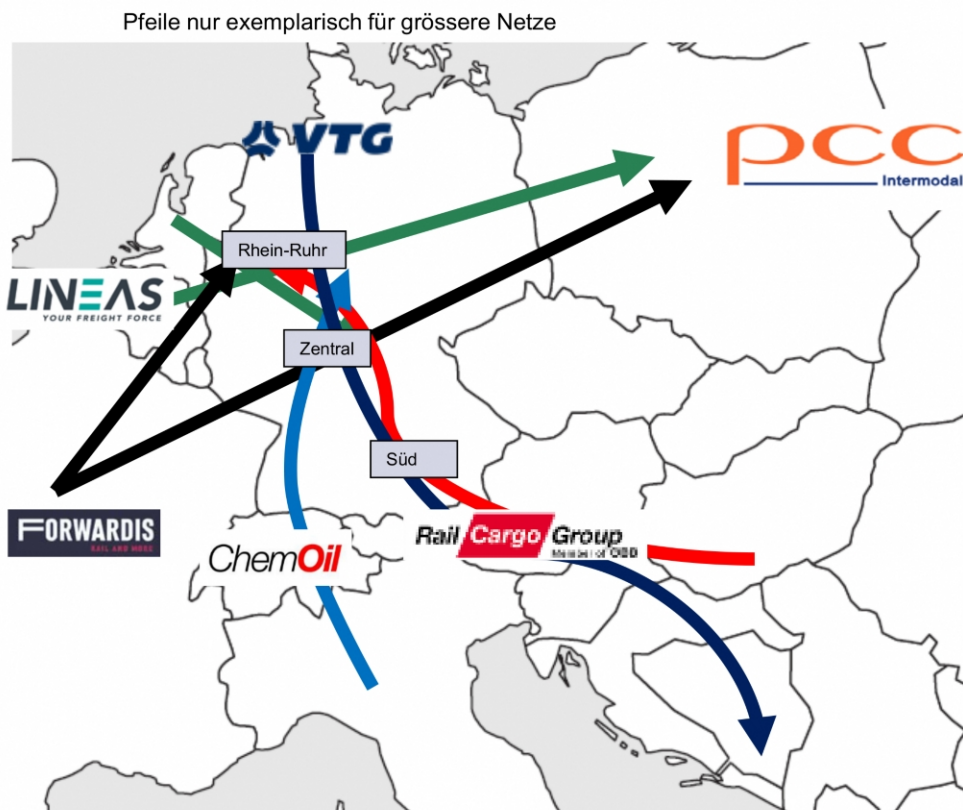
Wagon isolé • Développement

Vers le renforcement de l'offre européenne alternative de wagon isolé

Des acteurs de la logistique ferroviaire réfléchissent à la manière d'accroître leur coopération pour développer le wagon isolé.

Laurent Charlier

Lors de la conférence BME (*Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik*)/VDV (*Verband Deutscher Verkehrsunternehmen*) des 6 et 7 octobre 2020, les entreprises suisse Chemoil, française Forwardis, belge Lineas, allemande VTG Rail Logistics, polonaise PCC Intermodal et autrichienne Rail Cargo Logistics ont évoqué leur volonté d'examiner la manière dont elles pourraient travailler encore plus en étroite collaboration qu'elles ne le font aujourd'hui, en matière de wagon isolé. Chacu-



Lineas / Chemoil



Lineas



ne de ces entreprises proposent déjà l'acheminement de lots de wagons *via* différents canaux, mais l'idée est de mieux les articuler afin d'étoffer pour le client l'offre disponible. Citant Claus

L'enjeu de ce projet d'alliance renforcée est de jouer collectif, de renforcer la coopération au bénéfice des chargeurs tout en garantissant le jeu concurrentiel.

Rütten, directeur général de Chemoil (filiale de CFF Cargo), notre confrère *DVV* rapporte que « si les clients ne sont servis que deux fois par semaine au lieu de quatre, les réseaux deviennent peu attractifs ». Le concept de gestion capa-

taire, qui fait sauter les « barrières produits » en mariant aussi bien des coupons de transport combiné avec des wagons conventionnels, des trains entiers avec des lots de wagons de clients diffé-

rents, participe à cet objectif. C'est par exemple la stratégie suivie par Lineas avec son réseau Green Xpress Network ou par Rail Cargo Logistics avec ses navettes à « haute fréquence ». Transfer. L'enjeu de ce projet d'alliance renforcée est de

jouer collectif, de renforcer la coopération au bénéfice des chargeurs tout en garantissant le jeu concurrentiel. *La lettre ferroviaire* a interrogé certaines entreprises intéressées. « L'idée fait certes son chemin, mais les acteurs n'en sont

qu'aux réflexions préliminaires », explique l'une d'elles. En tout état de cause, Rail Cargo Logistics note que « pour une coopération future, ce qui est nécessaire », c'est l'« ouverture et [la] transparence entre les partenaires », en s'appuyant sur des « règles du jeu » et en développant une « confiance » mutuelle. VTG Rail Logistics note la nécessité d'une coopération la plus large possible, avec les opérateurs privées mais aussi les entreprises historiques publiques. Les acteurs travaillent déjà avec les partenaires de l'Alliance Xrail comme DB Cargo ou Fret SNCF. Lineas et Rail Cargo Logistics en sont d'ailleurs membres. Forwardis appartient au groupe SNCF, dont Fret SNCF a rejoint l'alliance. VTG Rail Logistics poursuit en concédant que si la production des trains d'axe apparaît aisée et attise la concurrence, « il est également important de mettre en place un réseau de distribution dans les



pays respectifs », car généralement, « il n'existe que des alternatives limitées aux chemins de fer publics pour cette fonction de distribution ». Philippe Golder, directeur général de Forwardis GmbH, à la tête du bureau de Francfort, constate que « pour Forwardis, il serait impossible d'organiser seul la distribution capillaire en Allemagne des wagons isolés que nous transportons dans le Forward-Net ». « Nous devons nous appuyer sur des partenaires qui sont aussi parfois des concurrents »,

ajoute-t-il. Et de détailler que « la *baseline* du Forwardnet est "connecting networks", c'est-à-dire de se connecter à tous les réseaux qui existent afin de pouvoir offrir le plus d'alternatives crédibles aux chargeurs français ayant des transports vers l'Allemagne et au delà, mais aussi aux chargeurs allemands et européens ayant des transports vers la France ». Chemoil fait valoir que pour un tel rapprochement, il faut de « la confiance » afin de réussir la « superposition des volumes » de chaque partenaire. L'entreprise

estime qu'il est également nécessaire de mener une démarche commune en matière d'optimisation des ressources humaines et matérielles. Chemoil ajoute qu'il est indispensable de « coopérer parfaitement en matière de commercialisation », ce qui requiert de « définir un cadre juridique », mais également d'instaurer « une instance de pilotage ». Cela demande donc un effort important des acteurs car « la coopération en matière de commercialisation [est] plus difficile qu'en production », estime le logisticien. ■

La lettre ferroviaire est éditée par Editions Laurent Charlier, 196 rue de Lille, 59223 Roncq (France), tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr, www.laletterferroviaire.fr, S.A.R.L au capital de 2 000 euros, RCS Lille Métropole B 537 538 878, Siret 537 538 878 00027, APE : 5814Z.

Directeur de la publication et rédacteur en chef : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. **Publicité et abonnements** : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. Le contenu rédactionnel est élaboré en partenariat avec le magazine britannique Today's Railways Europe (Rédacteur en chef : David Haydock, david.haydock@platform5.com), et avec la

participation de Nicolas Deldycke, Christophe Masse, Sylvain Meillasson et Ernest Noyon. ISSN 2260-4774. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse (CPPAP) : 0316 W 92216.

Toute représentation ou reproduction, intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur d'article publié, ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite (loi du 11 mars 1957, alinéa 1^{er} de l'article 40). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal. La loi du 11 mars 1957 n'autorise, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, que les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective d'une part et d'autre part que les analyses et les courtes citations dans le but d'exemple et d'illustration.

Wagon isolé • Développement

L'offre de wagon isolé alternatif ForwardNet s'étoffe et développe sa mise en réseau

Forwardis renforce son réseau de wagon isolé en Europe en s'appuyant sur les ressources du groupe et de partenaires.

Laurent Charlier

Forwardis poursuit le développement du produit ForwardNet de wagon isolé alternatif. 23 000 wagons sont actuellement traités dans ce réseau

européen. 50 % des volumes concernent le transport d'eaux minérales, 28 % la chimie et 14 % l'acier. ForwardNet repose sur des navettes régulières mises en œuvre directement pour les besoins du commissionnaire avec des entreprises ferroviaires partenaires. Ces navettes, qui constituent la colonne vertébrale de l'offre, sont connectées à leurs origines, destinations, ainsi que, le cas échéant, dans des gares intermédiaires représentant un intérêt pour les

Le réseau ForwardNet et ses partenaires

- █ Forwardis avec Captrain et Fret SNCF
- █ Dortmunder Eisenbahn (filiale de Captrain)
- █ VTG Rail Logistics
- █ DB Cargo
- █ Rail Cargo Logistics (filiale de Rail Cargo Group)
- █ Rhein Cargo
- █ Lineas
- █ Chemoil

Le réseau Forwardnet et ses partenaires

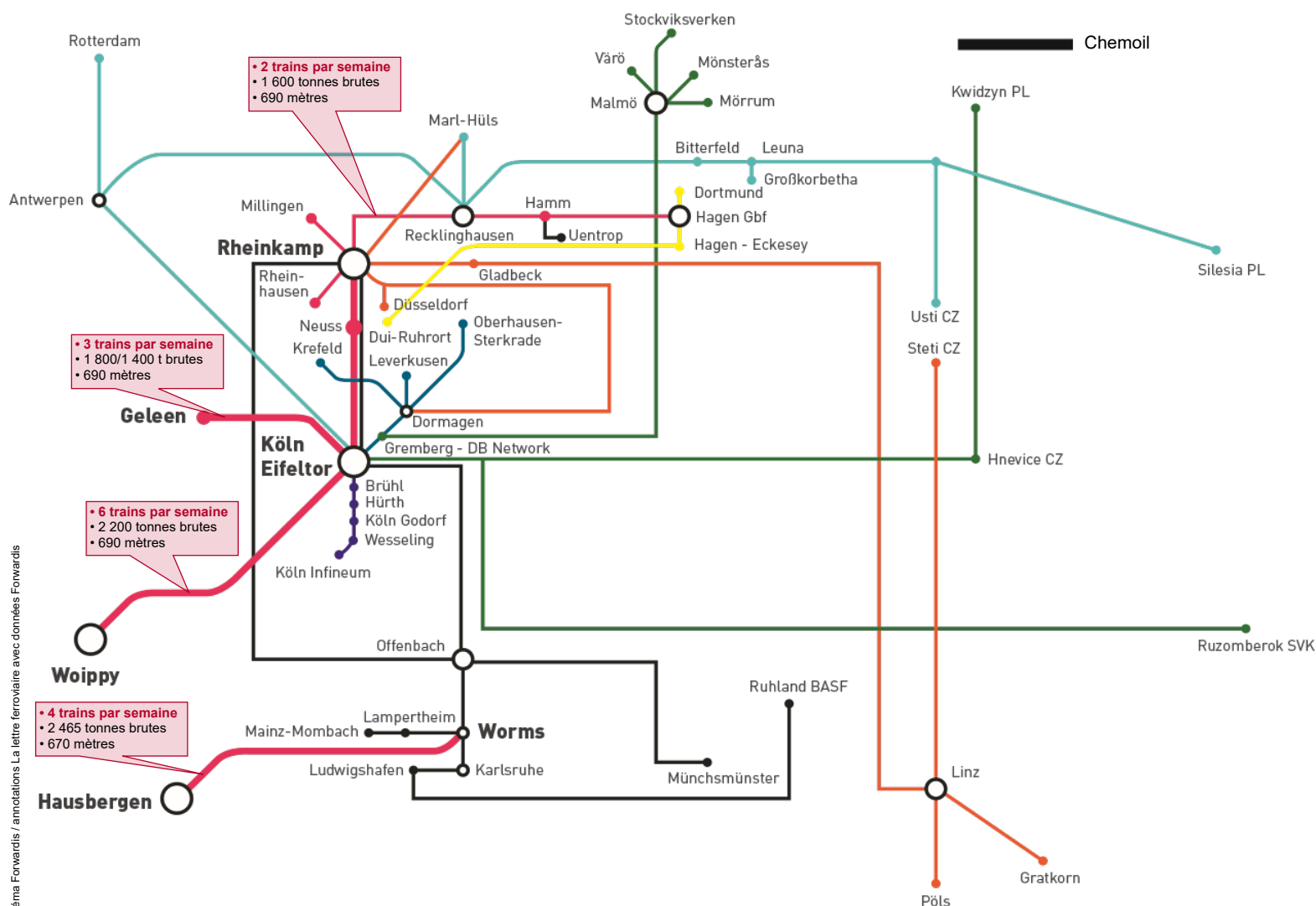


Schéma Forwardis / annotations La lettre ferroviaire avec données Forwardis

clients, avec d'autres réseaux de wagon isolé existants, proposés par des entreprises historiques ou privées.

UNE NOUVELLE LIGNE ENTRE L'ALLEMAGNE ET LES PAYS-BAS

Forwardis exploite depuis le 8 juin 2020 une nouvelle navette ForwardNet entre la zone de Sittard, de Geleen et de Born aux Pays-Bas, où sont implantées de nombreuses industries chimiques, et le hub de Cologne-Eifelort. Trois rotations hebdomadaires sont proposées, avec l'objectif de rapidement passer à cinq. Forwardis prévoit qu'avec la montée en charge de cette ligne, de nouveaux trains devront renforcer la navette Woippy - Cologne - Rheinkamp (jusqu'à neuf allers-retours par semaine à terme). Cette dernière, qui dessert le cœur de la Ruhr, avait été lancée en décembre 2016.

La ligne Hausbergen - Karlsruhe, qui dessert dorénavant directement le centre industriel de Worms (à une centaine de kilomètres plus au nord), avait quant à elle vu le jour en décembre 2017.

FORWARDIS FAVORABLE À UNE COOPÉRATION ACCRUE ENTRE ACTEURS

« Nous ne travaillons pas seulement avec des solutions de groupe [Captrain, Fret SNCF, VFLI etc.] mais avec des partenaires/ concurrents », note Philippe Golder, directeur général de Forwardis GmbH et à la tête du bureau de Francfort, lors de la conférence BME (*Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik*) / VDV (*Verband Deutscher Verkehrsunternehmen*) des 6 et 7 octobre 2020. L'enjeu est « toujours de rechercher la capacité restante » tout comme « l'équilibre

des flux », ceci à des fins de « maîtrise des coûts ». Philippe Golder explique mener une réflexion avec d'autres partenaires européens en vue de renforcer l'approche partenariale entre les acteurs afin de développer l'offre de wagon isolé tout en garantissant la qualité des prestations (lire l'article page 6). Aleksandra Röhrich, directrice générale de Forwardis GmbH et à la tête du bureau de Berlin, a de surcroît déploré à propos du wagon isolé, dans une publication polonaise destinée à l'industrie de la chimie, que « le risque réside dans la concentration du marché, dans la mesure où bientôt seuls quelques très grands acteurs se concurrenceront en Europe, et chacun d'entre eux ne voudra plus proposer que ses propres produits ». « Forwardis travaille avec de nombreux petits partenaires et trouve ainsi les meilleures solutions », a-t-elle contrebalancé. ■



GREEN
XPRESS
NETWORK

Le transport de vos marchandises
entre la France et le reste de l'Europe
#MODALSHIFT

NOUVEAU LYON XPRESS

- > Trois fois par semaine entre Lyon et Anvers
- > Transport de wagons conventionnels et intermodaux
- > Expéditions à partir d'un wagon ou d'un conteneur
- > Connexions au réseau européen Green Xpress

GETONTRACK@LINEAS.NET
WWW.LINEAS.NET

LINEAS
YOUR FREIGHT FORCE

 *Vossloh Locomotives: Concepts de transmission innovants et respectueux de l'environnement*



La locomotive DE 18 est prête à être livrée depuis notre site de production le plus innovant d'Europe à Kiel. Son évolution anticipe déjà l'étape V de norme d'émission Diesel et son fonctionnement possible avec le biocarburant HVO (norme EN15490), réduit les émissions de CO₂ d'environ 50%. Sans attendre, déployons ensemble cette solution disponible pour l'environnement.