

La voie ferrée et les ports : un système cohérent répondant à la massification à la fois économique et écologique du fret

Par Sylvie CHARLES

Directrice générale du Transport ferroviaire et multimodal de marchandises de SNCF Logistics

Par construction, les ports sont des lieux de massification des marchandises. Ils sont ainsi *a priori* favorables au ferroviaire, mode de transport massifié par excellence, aux côtés du fluvial et du maritime pour les courtes distances.

Les coopérations entre les ports et les entreprises ferroviaires sont donc naturelles, la situation des uns impactant celles des autres (et réciproquement).

Pour autant, rendre un tel dialogue fructueux exige une compréhension réciproque des besoins et du positionnement de chacun : c'est la condition d'une coopération renforcée entre ports et entreprises ferroviaires. Au-delà, cette coopération devra s'ouvrir à l'ensemble des acteurs du système ferroviaire, au premier rang desquels figurent les gestionnaires nationaux d'infrastructure.

Besoins et positionnements

Les ports ont chacun leurs spécialités, liées, pour partie, à des environnements agricoles ou industriels qu'ils ont contribué à créer : le pétrole à Fos ou à Rotterdam, la pétrochimie et la chimie au Havre ou à Anvers, la sidérurgie à Dunkerque ou à Amsterdam, les céréales à Rouen ou à La Rochelle, les navires rouliers à Calais ou à Lübeck... Nombre de ports ont assis leur développement sur les containers, compagnons et symboles de la mondialisation, comme Rotterdam, Hambourg, Amsterdam, Bremerhaven, Le Havre, Gênes, Marseille-Fos, Barcelone...

À ces différents types de marchandises et de contenants doivent répondre autant de solutions ferroviaires : des trains entiers (dits conventionnels) pour le transport de céréales et la sidérurgie, des trains entiers également pour les conteneurs, mais des lots plus petits (et donc des wagons isolés) pour la chimie, la solution innovante des autoroutes ferroviaires pour le roulier, *a fortiori* quand le gabarit du réseau ferroviaire français, moins généreux que celui des réseaux allemand ou d'Europe centrale ne permet pas le transport de semi-remorques... Ces solutions sont proposées par les entreprises ferroviaires en direct ou, pour le combiné et les autoroutes ferroviaires, par un opérateur pour lequel travaillent des entreprises ferroviaires : celles-ci assurent la traction quand l'opérateur gère le risque de remplissage sur la ligne qu'il opère en vendant des capa-

ités (containers ou remorques) à des armateurs ou à des transporteurs routiers qui sont ses clients.

Par ailleurs, au sein du port lui-même ou sur la zone industrielle attenante, ce sont le plus souvent des lots qui devront être acheminés sur les différents quais.

Avec l'obligation pour l'ensemble, dans une économie de marché, d'être compétitif en prix, en qualité et en fiabilité par rapport aux autres modes de transport, notamment le routier.

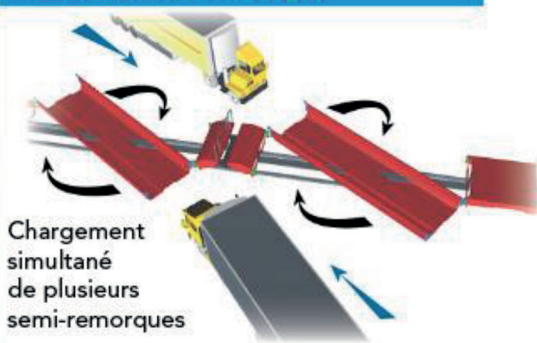
Du point de vue du chargeur client, ce qui compte c'est un ensemble encore plus large, englobant le flux de sa marchandise, qui dépend de l'attractivité du port : son emplacement, sa fiabilité, le coût d'un passage, ses délais, notamment la facilité de la réalisation des opérations de dédouanement, mais aussi la facilité, la rapidité et la compétitivité des opérations réalisées en amont et en aval du port.

Entre le port et les entreprises ferroviaires, ce que l'un parvient ainsi à faire influencera les autres, et réciproquement.

Or, chacun a une fonction, un positionnement, et donc une appréhension des choses qui lui est propre.

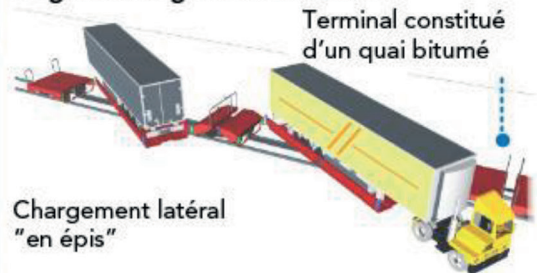
Les ports sont avant tout des aménageurs (en France, c'est clairement le cas depuis la réforme portuaire de 2008). Pour assurer cette mission, ils développent une

Ouverture des wagons



Chargement direct par tracteur

Ni grue ni engin de manutention



Pour toute semi-remorque*



Photo © Lorth industries

Système de transbordement d'une autoroute ferroviaire.

vision large des besoins auxquels ils pourraient devoir répondre tant sur le plan sectoriel que sur le plan géographique. Ils ont donc une approche macro-économique des flux entrants et des flux sortants, des flux actuels et futurs. Ils ont ainsi pour les entreprises ferroviaires une capacité à éclairer l'avenir, à travers les orientations (nourries par leurs prospections sur d'autres continents) qu'ils affichent pour se faire connaître et convaincre du fait qu'ils seront la meilleure porte d'entrée pour toute une zone de l'Europe, et cela grâce à leur dialogue quotidien avec les armateurs.

Les entreprises ferroviaires ont une vision beaucoup plus court-termiste et microéconomique : elles se focalisent sur les réponses à apporter aux besoins de chargeurs qui ne

s'engageront que rarement sur des périodes supérieures à trois ans, voire se limiteront à une unique campagne, ou bien encore ne prendront aucun engagement (les opérateurs de combinés maritimes bénéficient rarement d'engagements de la part des armateurs en ce qui concerne les volumes). Elles ont une appréhension moins globale mais sans doute plus fine, pour la part qu'elles connaissent, de la chaîne logistique des chargeurs. Leur talent sera d'ailleurs d'ouvrir plus largement celle-ci au ferroviaire : cela grâce à un dialogue de fond avec le client permettant de trouver un intérêt réciproque dans la construction d'organisations répétitives en logique de socle complétée par une logique de hautes saisons avec la programmation de trains supplémentaires (par exemple). Elles sont soucieuses de la compétitivité de leur exploitation (parce qu'elles savent que sans elle, elles seront dans l'incapacité de formuler une offre crédible face à la concurrence de la route !) et seront donc attentives à la facilité d'accès au port et à celle des manœuvres devant y être effectuées.

Une coopération renforcée

C'est parce que les positionnements sont différents que la coopération est naturelle, à charge, pour chacun des partenaires, d'intervenir là où il est le plus légitime, tout en prenant en compte les impacts de ses actions sur l'autre.

Lorsque le Grand port maritime de Marseille affiche clairement que le trafic containers Méditerranée s'opèrera et se développera sur le bassin Est (Fos, situé à l'ouest, étant, quant à lui, destiné à accueillir les gros porteurs et les petits porteurs, sachant que ceux-ci sont en général les moins bien traités lorsqu'ils font quai commun avec les premiers), il est dans son rôle, et les acteurs ferroviaires doivent en tenir compte.

C'est parce que les entreprises ferroviaires exploiteront les installations ferroviaires présentes sur le port, qu'elles ont sans doute les choses les plus utiles à dire sur l'aménagement de ces dernières et sur la qualité de leur raccordement aux autres installations.

Ainsi, quand un port gère des voies ferrées portuaires, mais aussi des portiques, voire même des zones d'entreposage ou des installations industrielles adjacentes, il a tout intérêt à appréhender l'impact non seulement des ruptures de charge mer/fer (pour des containers ou du vrac), mais aussi, très souvent, de celles qui sont causées par des raccordements à partir d'une zone de stockage ou d'une usine de transformation. Cela concerne la fluidité des installations terminales embranchées, des terminaux de chargement, des faisceaux..., qui impacte très directement le coût d'une desserte ferroviaire sur le port.

À titre d'illustration, la longueur des voies ferrées d'un terminal obligera (ou non) à partager en deux une rame, voire à la scinder en plusieurs tronçons ; les manœuvres pour amener un train de ligne seront complexes ou, au contraire, faciles ; le franchissement des routes sur le domaine portuaire supposera la présence ou non d'un agent de l'entreprise ferroviaire aux côtés du conducteur... Or, les installations existantes sont parfois anciennes et dépassées. Leur refonte permet des gains de productivité

favorisant le report modal. Dans ce cas, une consultation des entreprises ferroviaires, si elle est bien menée, sera bénéfique. Mais celle-ci ne va pas toujours de soi, cela d'autant plus qu'en amont, ces aménagements sont souvent confiés par les ports à un aménageur qui ne possède que rarement une expertise du ferroviaire. La consultation des entreprises ferroviaires sur un aménagement conçu et surtout déjà cadré financièrement avec le port, sera nécessairement biaisée et difficilement fructueuse. Associées très en amont, les entreprises ferroviaires pourront faciliter un aménagement facilement exploitable et dimensionné de manière adéquate. Une difficulté en la matière sera dans bien des cas celle du temps nécessaire (en raison de la longueur des différentes procédures à suivre) avant qu'un aménagement sorte de terre, alors même que les hommes et les femmes des entreprises concernées, mais aussi les autorités portuaires, bougent.

Une coopération tout à la fois plus évidente et plus compliquée tient à la fixation des péages portuaires. Si les entreprises ferroviaires ont besoin de voies ferroviaires portuaires qui soient en bon état, un niveau élevé de péages ou de frais de stationnement de wagons ne sera *a priori* pas favorable au mode ferroviaire. En France, un camion qui arrive sur un port ne paie que rarement un péage pour pouvoir emprunter les voies routières du port. C'est là sans doute la conséquence (qui n'a pas été nécessairement réfléchie) d'une histoire différente : les ports ont de tout temps aménagé et entretenu les voies routières de leur domaine, alors que ce n'est que très récemment qu'ils ont été investis de la responsabilité d'entretenir les voies ferroviaires. Dès lors, dans une période de crise économique, et donc de raréfaction des ressources, ils ont recherché de nouvelles recettes afin de pouvoir faire face à cette nouvelle charge.

Par ailleurs, la question que peuvent se poser aussi bien les entreprises ferroviaires que les autorités portuaires est celle de faciliter l'organisation de navettes ferroviaires entre les quais et des points nodaux situés à l'entrée du port ou dans sa proximité immédiate, et donc de créer un opérateur ferroviaire de proximité pour abaisser le coût de la desserte ferroviaire, et donc celui du fret. Il n'y a pas de réponse générale à cette question, on reste dans du cas par cas. Un tel outil sera adapté à un port d'une certaine importance, à défaut de quoi ses moyens risquent d'être mal utilisés même en parvenant à développer quelques trafics à partir d'usines du proche *hinterland*. Il le sera d'autant plus dans un port présentant un réseau contraint, ou proche de la saturation. Dans les autres cas, les entreprises ferroviaires trouveront peu d'intérêt à confier leurs trains à un opérateur local.

Une coopération étendue

Au-delà de ces coopérations qui pour être fructueuses exigent donc l'attention de tous les partenaires, il reste que du point de vue des entreprises ferroviaires la condition nécessaire et le levier du développement de ce mode de transport est le sillon, c'est-à-dire des créneaux horaires sur des sections de voies. Des heures de départ et d'arrivée compatibles avec les besoins du chargeur et

la capacité qu'aura l'entreprise ferroviaire à enchaîner les moyens sur des étapes cohérentes de l'*hinterland* en dépendent directement. Cela signifie que sur les axes majeurs en provenance (ou à destination) des ports, l'offre de sillons doit être bien cadencée, et ce tout au long des 24 heures d'une journée. La référence en la matière est sans doute Rotterdam et sa Bettuwe route. La France en est loin, à la fois pour des raisons historiques et pour des raisons davantage conjoncturelles. Le poids de l'histoire, c'est l'empreinte de son caractère centralisateur : le réseau, tourné en direction de Paris, est peu maillé, et cela rend compliquée la cohabitation entre transports de marchandises et transports de voyageurs. La raison conjoncturelle, c'est le résultat d'un sous-investissement, depuis les années 1980, dans le renouvellement et l'entretien des lignes structurantes classiques. Il en résulte, depuis la fin 2009, un niveau inhabituel de travaux qui devrait perdurer jusqu'en 2020.

Pour prendre un cas concret : sur Marseille, les grands axes correspondraient à la transversale sud Marseille-Toulouse-Bordeaux, la vallée du Rhône et la Suisse, l'axe vers l'Italie *via* Modane et Vintimille. Les points durs, à cette date, au-delà des effets perturbateurs des travaux, sont le tronçon Nîmes-Montpellier (qui doit être réglé en 2017 grâce au contournement Nîmes-Montpellier), la traversée de Lyon, l'accès à l'Italie *via* Vintimille (très peu de sillons, limitation de la longueur des trains... et pas de vision, *a fortiori* partagée, entre le côté français et le côté italien des Alpes).

Dès lors, pour que les trafics portuaire et ferré se renforcent mutuellement, la coopération doit être étendue à un acteur important du système ferroviaire : le gestionnaire d'infrastructure.

Dans l'immédiat, il s'agit de « gérer » au mieux la multiplication des travaux : cela passe d'abord par un dialogue industriel entre les entreprises ferroviaires (qui connaissent les tolérances de leurs clients en termes d'horaires de départ et d'arrivée, comme les conséquences sur sa compétitivité d'un allongement de la durée en termes de consommation de ressources en locomotives et en conducteurs, celle-ci n'étant pas linéaire avec la durée, mais connaissant des effets de seuils) et le gestionnaire d'infrastructure (qui doit répondre aux demandes des entreprises ferroviaires de marchandises, mais aussi de voyageurs longue et courte distance, tout en parvenant à rénover le réseau !).

Choisir les bonnes options pour l'avenir est également important. Les ports peuvent clairement y contribuer, eux qui développent une vision des flux qu'ils pourront attirer. Par ailleurs, les ports ont une vision consolidée des flux de marchandises entrants et sortants, ce que les entreprises ferroviaires ont moins, le gestionnaire d'infrastructure a, quant à lui, une vision d'ensemble. Mais ce dernier est sollicité sur tous les sujets, là où le port se focalise sur la marchandise. Le port peut ainsi contribuer fortement à une meilleure prise en compte des besoins du fret ferroviaire au regard du trafic voyageurs (non seulement vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure, mais aussi auprès

des autorités organisatrices de transport), ainsi que des travaux à réaliser, et ce, tout en aidant le gestionnaire d'infrastructure à objectiver les dires des entreprises ferroviaires sur les besoins du fret sur le moyen terme.

C'est la voie dans laquelle semble s'être engagé HAROPA, le groupement des ports de la Seine. Cette initiative a d'autant plus d'intérêt que l'axe classique Le Havre-Paris via Mantes-la-Jolie est saturé. Elle sera d'autant plus fructueuse qu'elle s'attache à aider le gestionnaire d'infrastructure, et non à se substituer à lui (c'est bien au gestionnaire d'infrastructure qu'il revient d'articuler au mieux, sur le plan technique, l'ensemble des demandes) et qu'elle laisse aux entreprises ferroviaires la responsabilité de s'occuper de leurs clients. À cet égard, la proposition affichée dans le document d'avril 2014 intitulé « Stratégie nationale portuaire » du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie de voir les ports réserver « des capacités de sillons répondant aux besoins spécifiques de leurs clients pour le fret ferroviaire sur les axes logistiques stratégiques » ne laissent pas d'étonner - sauf à voir les ports devenir opérateurs ferroviaires, là où la réforme de 2008 les recentrait sur leur rôle d'aménageur...

Tout l'intérêt de ces coopérations étendues est aussi de bien « raisonner axe » et, dans le cas précis, non pas en termes de « section de voie ferrée », mais bien du Havre vers le sud de l'Allemagne et du Havre vers la région parisienne ou la région lyonnaise. À cet égard, si la rénovation de la voie Serqueux-Gisors est une nécessité au regard de la saturation de la ligne classique passant par Mantes, et si l'intérêt de son électrification pour éviter une rupture de charge (ou le tout diesel !) a fait son chemin, ne pas traiter la difficulté d'accès à la grande ceinture parisienne où d'ores et déjà les trains de marchandises se heurtent à des difficultés aux heures de pointe du matin et des fins d'après-midis (tout simplement parce que faute de pont,

Train de fret traction électrique	2,5 g de CO ² (en moyenne) par tonne.km transportée
Train de fret traction diesel	50 g de CO ² (en moyenne) par tonne.km transportée
Transport routier	100 g de CO ² (en moyenne) par tonne.km transportée

elles doivent traverser les voies du RER), restera un obstacle au développement du ferroviaire et de l'*hinterland* du Havre.

Comme souvent dans ce monde du XXI^e siècle, la cohérence ne peut ni être décrétée *ex ante* ni résulter d'une intégration verticale des acteurs. Elle doit procéder du fonctionnement en réseau de nombreux acteurs ayant des positionnements, différents, en fonction de leur métier ou de leurs missions, de la légitimité qu'il leur confère à dire/à faire, et de la réalité des leviers dont ils disposent. Encore convient-il que ces positionnements soient compris et mobilisés en conséquence.

La culture nationale comme l'environnement local peuvent entraîner bien des variantes, mais les problématiques portuaires se ressemblent. Une entreprise ferroviaire qui aura appris à opérer des trafics de et vers un port aura toutes les chances de savoir le faire avec un autre port. Elles y ont toutes intérêt : Dunkerque est la première gare ferroviaire fret de France ; de la même manière, Hambourg ou le port sec de Duisbourg alimentent le réseau ferré allemand.

À l'heure de la mondialisation, développement ferroviaire et développement portuaire se conjuguent définitivement au pluriel.