

En partenariat avec :

***ETUDE DE FAISABILITE D'UNE EXPERIMENTATION
EN AUVERGNE
D'UN OPERATEUR DE FRET FERROVIAIRE
DE PROXIMITE***



Rapport de synthèse

- décembre 2007 -



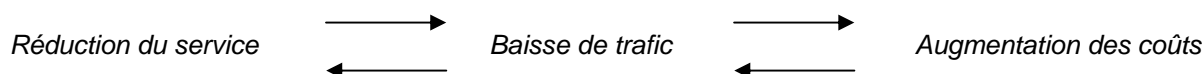
JONCTION

Sommaire

Préambule	3
1. Le système ferré : caractérisation de la situation	4
1.1. Le réseau ferré en Auvergne	4
1.2. Le fret ferroviaire en Auvergne.....	5
1.2.1. Les principaux trafics.....	5
1.2.2. L'organisation actuelle	7
1.2.3. Faire évoluer l'existant pour mieux desservir la région par fer.....	8
2. La demande	10
2.1. Les échanges actuels	10
2.2. Les projets susceptibles d'intéresser le ferroviaire	12
2.3. Les attentes du marché	12
3. Les conditions de mise en œuvre d'un OFP	14
3.1. L'opérateur ferroviaire de proximité et l'entreprise ferroviaire	14
3.2. Le coût des dessertes terminales pour un OFP.....	15
3.3. Les projets envisageables par secteur.....	16
3.4. Développement et coût de mise en œuvre.....	19
3.4.1. Projet Clermont Sud	19
3.4.2. Projet Clermont Etoile.....	20
3.4.3. Projet Clermont Nord	22
3.4.4. Récapitulatif des trafics et des coûts	23
3.5. Les conditions de mise en œuvre d'une expérience OFP	24
Premières conclusions	26

Préambule

La mise en œuvre du plan Fret SNCF a eu, dans nombre de régions, de lourdes conséquences sur le développement des flux ferroviaires, lesquelles ont souvent entraîné une perte de compétitivité des unités de production locales. Les ajustements effectués par l'opérateur historique sur l'offre, souvent de manière brutale et drastique, ont conduit à la mise en œuvre du "cercle de déclin" que nous connaissons aujourd'hui :



L'évolution de la politique ferroviaire de la SNCF était sans doute indispensable compte tenu des importants déficits enregistrés par la branche "fret", mais ses effets sont particulièrement négatifs pour l'Auvergne. En effet, l'activité régionale s'appuie, pour une part importante, sur des produits à faible valeur ajoutée qui sont, par définition, très sensibles au coût de leur acheminement : limiter les conditions de desserte, c'est affaiblir la dynamique économique.

Aussi, cette forme de désengagement est unanimement jugée regrettable à l'heure où, ici comme ailleurs, les acteurs s'accordent à reconnaître le besoin de trouver des alternatives au mode routier. De fait, la capacité à desservir le territoire par le fer apparaît comme une condition nécessaire pour la compétitivité régionale, ceci étant encore accentué par les préoccupations environnementales et énergétiques qui accompagnent aujourd'hui toutes les réflexions sur l'organisation des échanges.

C'est pourquoi la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Auvergne, avec le concours du Conseil régional d'Auvergne et de la Direction Régionale de l'Équipement Auvergne, s'est interrogée sur l'intérêt de la mise en œuvre d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP). Une étude de faisabilité a ainsi été conduite, dont voici une synthèse.

La démarche a été menée en deux temps :

- tout d'abord, il a été défini l'existant au travers d'une analyse de l'offre et de la demande de transport, l'accent étant bien évidemment mis sur le mode ferré ;
- ensuite, l'analyse a porté sur l'opportunité de créer un opérateur ferroviaire de proximité en recherchant quelles seraient les conditions les plus intéressantes pour sa mise en œuvre.

L'étude est fondée sur les données statistiques disponibles (principalement SITRAM) et sur des informations collectées auprès des acteurs régionaux, qu'ils soient institutionnels ou professionnels. Plus de 60 entretiens ont été menés – souvent à caractère confidentiel – afin de cerner au mieux cette problématique et évaluer le potentiel des trafics éligibles à une organisation ferroviaire de proximité.

1. Le système ferré : caractérisation de la situation

1.1. Le réseau ferré en Auvergne

En Auvergne, près de 1 200 kilomètres de lignes sont exploitées pour le fret. Deux traits caractérisent le réseau :

- une géométrie difficile avec en particulier des rampes importantes sur certains tronçons,
- l'importance des voies uniques qui représentent environ 80 % du total du réseau.

Parmi les principaux équipements qui interviennent dans l'organisation du fret, citons : le triage de Clermont-Ferrand (Les Gravanches), la Gare Fret de Saint-Germain-des-Fossés, le parc logistique multimodal de Gerzat.

Le vieillissement des infrastructures implique de nombreux ralentissements¹ et rend nécessaire un important **besoin de renouvellement**. Certaines lignes sont dans un état général préoccupant pour la poursuite ou la reprise d'une activité dans le domaine du fret.

RFF réalise chaque année des travaux de régénération et de modernisation dans le cadre du programme de maintenance et de modernisation ; ainsi, en 2007, les opérations conduites par RFF sur le réseau ferroviaire auvergnat s'élèvent à près de 65 millions d'euros. **Ce montant apparaît toutefois insuffisant pour une remise à niveau de l'ensemble du réseau régional.**

En outre, deux opérations majeures de 40 M€ chacune ont été inscrites au Contrat de Projets Etat Région 2007-2013. Elles concernent la modernisation des lignes Clermont-Ferrand – Aurillac et Clermont-Ferrand – Le Puy-en-Velay et bénéficieront également à l'acheminement du trafic fret.

Dans le cadre de notre démarche, nous avons classé le réseau, *sous le seul angle du développement de l'activité fret*, en cinq catégories de lignes afin de faire apparaître celles pour lesquelles l'infrastructure ne soulève pas d'inquiétudes particulières, jusqu'à celles pour lesquelles le maintien ou la remise en état ne présente pas d'intérêt :

⇒ *Catégorie 1 - Lignes à niveau dont la pérennité est assurée*

⇒ *Catégorie 2 - Lignes pouvant être utilisées avec des performances modestes*

⇒ *Catégorie 3 - Lignes présentant pour le fret un intérêt certain, mais qui nécessitent des opérations lourdes d'entretien*

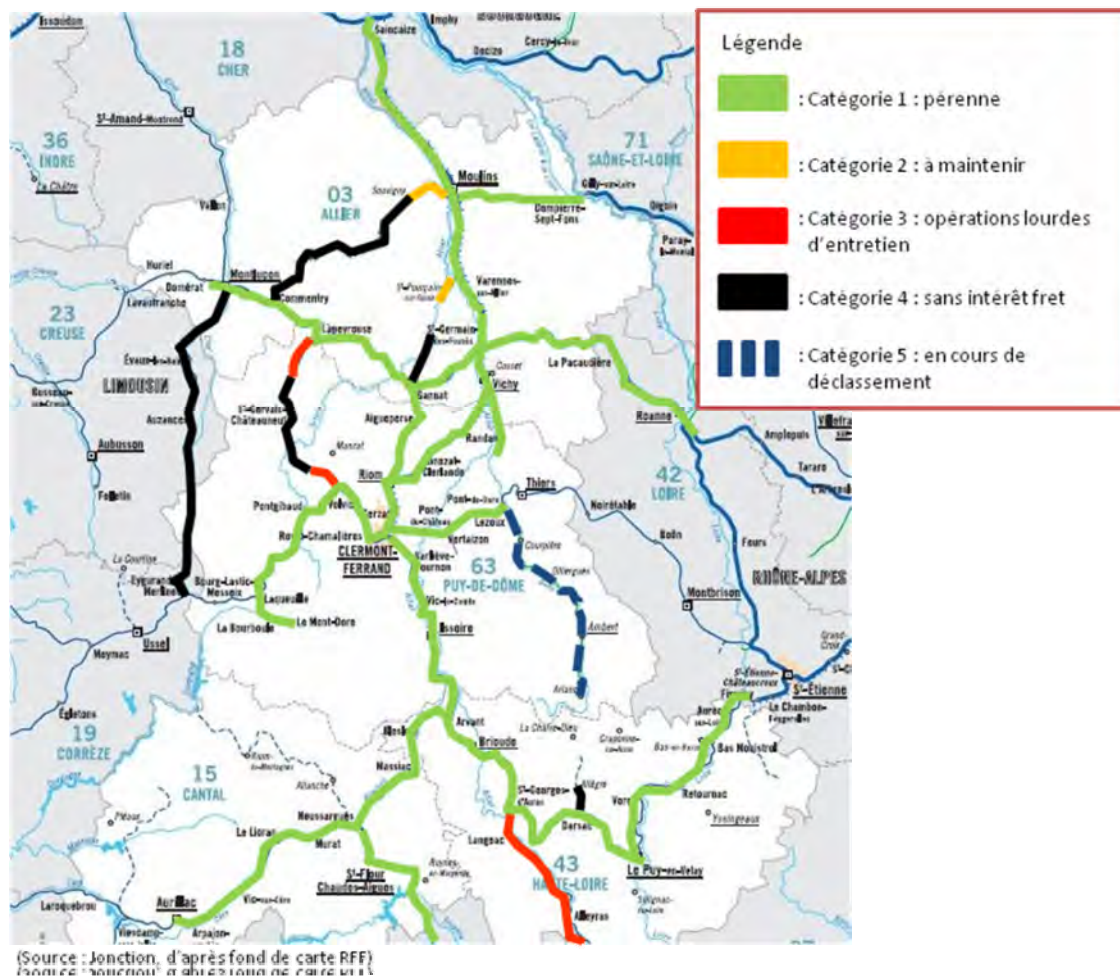
⇒ *Catégorie 4 - Lignes en mauvais état, peu porteuses d'avenir, et dont le maintien pour le fret ne présente pas d'intérêt*

⇒ *Catégorie 5 - Cas particulier, ligne en cours de déclassement*

Les lignes ainsi classifiées sont représentées sur la carte suivante :

¹ La région Auvergne représente, à elle seule, près de 10 % environ des ralentissements nationaux.

Etat du réseau ferré en Auvergne



1.2. Le fret ferroviaire en Auvergne

1.2.1. Les principaux trafics

⇒ Les produits pétroliers (en arrivée seulement)

Annuellement environ 600 000 tonnes de produits pétroliers arrivent, pour l'essentiel, en provenance de la Basse-Seine et, pour le reste, de la région lyonnaise. Par ailleurs, il existe un trafic de GPL² de 5 à 10 000 T/an.

A l'exception des GPL, ces envois sont acheminés en trains complets, généralement de 1 800 tonnes brutes. Les rames sont constituées de 20 wagons (longueur de 350 à 400 m).

⇒ Les matériaux de carrières et produits minéraux

Le trafic ferroviaire commercial représente un peu moins de 500 000 T/an dont 110 000 T/an effectués sur de courtes distances (appelé à croître). Les envois sont effectués en trains complets principalement à destination de la région parisienne, de l'Italie, de l'Allemagne et de quelques relations françaises. Notons également l'existence d'un courant de trafic d'une dizaine de milliers de tonnes à l'importation sur l'Auvergne.

² Gaz de Pétrole Liquéfié.

Nous ne prenons pas en compte les trafics spots réalisés en fonction des chantiers sur le territoire national (ils varient d'une année sur l'autre et ne sont pas toujours accessibles au fer) ou pour le compte de la SNCF (besoins évolutifs).

⇒ **Les produits sidérurgiques (hors ferrailles)**

Au global, le trafic s'élève à 150 000 tonnes environ et reste dominé par les réceptions de bobines d'acier en provenance de Fos et de Dunkerque. Tous les produits transformés par les entreprises repartent en quasi-totalité par la route.

⇒ **Les ferrailles**

Les tonnages reçus sur de courtes distances sont estimés entre 50 et 70 000 T/an. Pour les expéditions, le tonnage global doit représenter autour de 100 à 120 000 tonnes annuelles. Les envois sont adressés essentiellement aux aciéries de la zone de Fos et à l'export sur l'Italie et le Luxembourg.

⇒ **Les bois**

Il convient de distinguer le bois scié assigné à la construction (poutres, charpentes, ...) des déchets destinés à la trituration ou à l'industrie du panneau. Dans le premier cas, et sauf situation exceptionnelle, il n'y a plus de trafics de bois sciés transportés par fer, la totalité est aujourd'hui acheminée par route. Cette situation est le fait d'une absence d'offre (Plan Fret).

A l'inverse, pour la trituration et l'industrie du panneau, le potentiel est important. Si la trituration représente un trafic de 400 à 500 000 tonnes, la part du ferroviaire n'excède pas les 50 000 tonnes, soit environ 10 % de part de marché.

⇒ **Les eaux minérales**

Le marché des eaux minérales génère les tonnages les plus significatifs. Pour l'ensemble des sources au départ de la région Auvergne, le potentiel de trafic est de l'ordre de 2 500 000 tonnes, le fer en assurant le quart, tous opérateurs confondus.

⇒ **Les produits de l'agriculture**

La production régionale (en quasi-totalité dans les départements de l'Allier et du Puy-de-Dôme) représente un million de tonnes, voire davantage avec les oléagineux. Peu de silos sont embranchés. Le trafic ferroviaire réalisé en trains complets est de l'ordre de 170 à 180 000 tonnes, se répartissant pour moitié entre les expéditions de céréales (à destination principalement des amidonneries) et les réceptions d'oléagineux (industrie de la trituration).

En matière de transport d'huiles alimentaires, on observe un trafic de 70 à 80 000 tonnes principalement à destination des ports.

⇒ **Les produits chimiques**

Le fer assure plus de 100 000 tonnes de produits chimiques, uniquement en wagons isolés en provenance essentiellement des régions Rhône-Alpes et PACA.

⇒ **Les métaux non ferreux**

Le fer représente de 10 à 20 000 tonnes annuelles d'aluminium en provenance des ports de la Mer du Nord.

⇒ **Le trafic conteneurisé**

Il existe de nombreuses industries utilisatrices de produits d'importation acheminés en conteneurs depuis Le Havre et Fos (quasi exclusivement). L'offre ferroviaire de la CNC a disparu, remplacée par Naviland Cargo qui propose une liaison sur Le Havre et Marseille via son hub de Vénissieux.

Rail Link réalise avec EWS une relation directe quadri-hebdomadaire avec Le Havre et de nouvelles relations sont envisagées via son nouveau hub de Lyon Terminal.

1.2.2. L'organisation actuelle

Le fret ferroviaire régional s'inscrit incontestablement dans un contexte où la SNCF n'a pas apporté à cette activité tout le soutien nécessaire. Plusieurs causes expliquent cette situation :

⇒ **Une absence totale de progrès technologique dans le domaine des performances.** Si l'on compare les performances en matière de délais d'acheminement, force est de reconnaître que le niveau actuel est souvent inférieur à celui des années 80.

⇒ **Une dégradation constante des moyens de traction.** Le Fret a trop longtemps été considéré par la SNCF comme une "variable d'ajustement". Cela s'est manifesté lorsque des arbitrages ont dû être rendus dans les périodes difficiles (notamment lors des mouvements sociaux) ou dans l'affectation des moyens entre Fret et Voyageurs. Le résultat en est une dégradation de la qualité du service (non fourniture de wagons en temps et en heure, allongement des délais de transport, ...).

⇒ **Une baisse régulière dans les services offerts.** Pour le wagon isolé, la desserte, en devenant bi ou tri-hebdomadaire, provoque inévitablement un allongement des délais de transport. Deux exemples illustrent ce propos :

- les envois entre Langeac et Tarascon réalisent souvent une moyenne de une à deux rotations mensuelles. Il y a 10 ou 15 ans, la rotation était assurée dans la semaine !
- un train complet de céréales, chargé en quelques heures dans le secteur de Clermont-Ferrand pour être déchargé en 2 jours à Marseille, réalise la rotation avec une moyenne de 12 jours !

⇒ **Une information insuffisante sur le suivi des envois.** Souvent la clientèle reproche l'absence de renseignements sur l'acheminement réel du wagon. Cette situation oblige à anticiper largement les envois pour tenir compte du manque de régularité.

A l'inverse, le rail conserve des points forts qu'il ne faut pas sous-estimer :

⇒ **Le développement durable.** A ce titre, et à l'évidence, le transport ferroviaire possède des atouts incontestables. Toutefois, le choix d'un mode ne peut se faire selon ce seul critère et d'autres impératifs (fiabilité, prix, ...) sont toujours associés à la prise de décision.

⇒ **L'internationalisation des échanges.** La désindustrialisation de la France entraîne une augmentation des volumes transportés, a priori favorable au développement du ferroviaire.

Ceci se traduit notamment par des phénomènes de polarisation du trafic dans quelques grands ports (l'augmentation régulière de la taille des navires va de pair avec une réduction du nombre des escales). Dans ce contexte, la capacité d'enlèvement du rail lui donne des atouts majeurs.

En résumé, les entretiens ont montré que la qualité de service et le coût des prestations sont les objections les plus couramment mises en avant pour expliquer le recul du trafic ferroviaire. Parallèlement, un "désir" du fer existe, ceci s'expliquant par la certitude que le "tout route" n'est plus envisageable (raisons sociétales, énergétiques).

1.2.3. Faire évoluer l'existant pour mieux desservir la région par fer

Le système d'acheminement que propose aujourd'hui la SNCF repose sur trois techniques essentielles :

⇒ **Le train complet.** Cette technique permet de concurrencer efficacement les modes routiers ou fluviaux. Elle présente cependant l'inconvénient majeur de s'adresser à une unité de commande qui tend à diminuer à l'heure où les organisations en "flux tendus" sont toujours plus nombreuses.

D'autre part, c'est sur ce segment que se positionnent les nouveaux opérateurs du transport ferroviaire, puisqu'il présente l'avantage de nécessiter des moyens limités (en machines et en conducteurs), alors qu'un schéma basé sur le wagon isolé impose des équipements de manœuvre et un parc matériel important.

⇒ **Les wagons isolés.** Ce système très ancien repose sur un principe simple : les wagons sont "ramassés" dans les gares et sur les embranchements particuliers par des trains de desserte. Ils sont alors dirigés vers un "triage" afin d'être incorporés dans des trains qui les acheminent sur le triage destinataire, où ils sont insérés dans des trains de desserte pour rejoindre le point terminal.

Ce fonctionnement est coûteux, car il implique la mobilisation de moyens importants tant au niveau des dessertes terminales (machines et équipes de desserte) que des gares (locotracteurs et agents de manœuvre). Pour les triages, il en est de même avec la nécessité de disposer de voies, d'équipes de manœuvre, car tous les trains reçus doivent être "débranchés"³ afin de diriger les wagons sur la voie correspondant à son train de départ.

Malgré les difficultés liées à la circulation des wagons isolés, un fort accroissement de la part modale du fer ne peut passer que par un développement de ce trafic.

⇒ **Le transport combiné.** Cette technique concerne le transport ferroviaire des conteneurs, des caisses mobiles et des remorques routières. Si la variété des Unités de Transport Intermodales (UTI) est large, les techniques d'exploitation sont globalement similaires.

Sur le plan des acheminements, la technique reste assez simple : les UTI sont chargées sur des trains d'axe dans des chantiers équipés. Une opération symétrique est opérée à l'arrivée. Très schématiquement, on peut dire que pour être pertinente, et en dehors du

³ C'est-à-dire « passés à la bosse ». Dans cette technique, les wagons sont triés à l'unité et dirigés par gravité vers leur lot d'affectation (gare ou client destinataire).

franchissement d'obstacles physiques, cette technique concerne des transports dont les distances sont supérieures à 500 kilomètres.

Dans ce cadre, **un véritable renouveau du mode ferré va au-delà de la seule arrivée des Opérateurs Ferroviaires de Proximité ; il y a lieu de repenser toute l'organisation du transport ferroviaire.**

L'amont de la chaîne n'aura des effets bénéfiques sur la prestation globale que si l'aval s'inscrit dans une nouvelle adaptation des acheminements, en décloisonnant des techniques jusque là assez "étanches" entre elles. Ce n'est qu'à ce prix que le fret ferroviaire pourra retrouver la pertinence qui est la sienne.

La finalité est de changer le système en place quand cela est possible : on substitue aux trains complets actuels (qui, du fait de l'importance des volumes, ne sont pas réguliers) des trains à fréquence prédéfinie pour que la lisibilité soit bonne et permette de répondre à des besoins moins importants (et ainsi faire venir au ferroviaire des chargeurs qui ne peuvent s'engager sur un train complet). Un exemple permet de comprendre ceci :

<p>Situation actuelle : X reçoit un train complet tous les 3 jours. Y reçoit un train complet tous les 4 jours.</p> <p>Situation future : X reçoit un tiers de train tous les jours via un OFP. Y reçoit un quart de train tous les jours via un OFP. Z1 (qui utilisait le combiné) reçoit 5 wagons par jour via un OFP. Z2 (qui utilisait la route) reçoit 8 wagons par jour via un OFP. Z3 (qui utilisait le wagon isolé) reçoit 4 wagons par jour via un OFP. Bien entendu, le système est réversible et doit s'analyser dans les deux sens.</p>

En fait, il s'agit, là où cela est possible, de démassifier l'usage particulier pour mieux massifier le trafic global. Pour que ce principe soit instauré, il est nécessaire de se baser sur un ou plusieurs clients importants pouvant constituer un "fond de train" auquel viendraient s'adjoindre de nouveaux flux repris au mode routier (grâce à la mise en place d'une offre performante en termes de délais, fréquence, prix) ou en provenance d'une autre technique ferroviaire (comme les caisses mobiles ou les conteneurs acceptant des délais en jour A / jour C).

Notons aussi que des trains complets "démassifiés" sont souvent plus en accord avec les véritables besoins du destinataire (capacité d'accueil, voies de garage, ...). Pour illustrer ceci, nous avons rencontré un client qui reçoit des trains complets pour bénéficier d'un prix de transport attractif alors que sa capacité de déchargement se limite à quatre wagons par jour, les autres wagons en attente donnant alors lieu au paiement de frais de stationnement !

Les principes de base d'une nouvelle offre pourraient être fondés (quand le trafic le justifie) sur **la création de trains d'axe**, c'est-à-dire de trains qui partiraient d'un point central – tel le triage des Gravanches – pour se rendre sur une gare située dans une région destinataire à partir de laquelle les wagons seraient dégroupés pour être acheminés par l'Opérateur Ferroviaire de Proximité. Ceci pourrait être réalisé sans passer nécessairement par un triage ou une gare avec de gros moyens ; la constitution des trains se faisant de la manière la plus simple possible, notamment avec des manœuvres de "tri à plat".

Il faut néanmoins être conscient qu'un tel changement ne peut être opérant qu'après contacts et négociations avec les chargeurs. Il convient en effet de s'assurer que l'étalement des envois ne

soit pas une source de coût supplémentaire et que les partenaires adhèrent au principe. Enfin, la capacité d'un train n'étant pas extensible, ces trains d'axe devraient être gérés au jour le jour par des "responsables d'axe" qui auraient pour mission de remplir le train en sollicitant au besoin les chargeurs en mesure de remettre du fret sur la relation.

Ce changement, tant dans l'approche du client que dans l'offre technique, implique **une redéfinition commerciale**. La relation se dessine à partir de l'objectif qui est de remplir un train quotidien, et par delà la négociation sur les volumes et les relations, la relance se fait quotidiennement par ceux dont la responsabilité est d'en assurer la gestion. Il s'agit donc d'un bouleversement profond des pratiques actuelles.

2. La demande

2.1. Les échanges actuels

Cette analyse statistique, qui s'appuie sur la base de données SITRAM 2005 et des fichiers Douanes, a un double objectif :

- **de connaissance** des principaux flux générés par les activités économiques de la région Auvergne appréhendés au plan national et intra-européen,
- **d'évaluation** des trafics éligibles du mode ferroviaire selon leur volume annuel (vers ou depuis des départements "structurants", à savoir qu'ils génèrent au moins un trafic > 10 000 tonnes par an).

Les sept grandes zones de regroupement des trafics nationaux définies sont les suivantes :

Zone	Désignation
Zone 0	Auvergne
Zone 1	Ile-de-France
Zone 2	Nord
Zone 3	Est
Zone 4	Sud-Est
Zone 5	Sud-Ouest
Zone 6	Ouest

Un périmètre géographique de non pertinence de recours au mode ferroviaire a été établi de façon à exclure les trafics réalisés dans les départements limitrophes ou peu distants de l'Auvergne (pertinence du mode routier dans un rayon de 200 à 300 km).

Les trafics auvergnats sont abordés selon **une approche à 3 niveaux** :

- interdépartementaux sortants,
- interdépartementaux entrants,
- import/export tous modes de transport.



On obtient ainsi :

⇒ *Trafics éligibles fer sortants*

	Auvergne	IdF	Nord	Est	Sud-Est	Sud-Ouest	Ouest	
Trafics sortants	Zone 0	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Total
Auvergne	0	302 300	140 500	170 100	768 900	289 500	320 400	1 991 700
63	0	225 800	113 400	81 400	301 600	102 900	221 900	1 047 000
03	0	76 500	27 100	53 400	240 000	41 000	42 200	480 200
15	0	0	0	0	40 000	145 600	40 500	226 100
43	0	0	0	35 300	187 300	0	15 800	238 400

(1) au moins 1 flux > 10 000 T/an

⇒ *Trafics éligibles entrants*

	Auvergne	IdF	Nord	Est	Sud-Est	Sud-Ouest	Ouest	
Trafics entrants	Zone 0	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Total
Auvergne	0	169 200	231 800	305 700	963 100	195 600	282 200	2 147 600
63	0	112 800	0	134 000	388 000	11 600	33 900	680 300
03	0	56 400	212 000	115 700	176 600	52 100	167 800	780 600
15	0	0	0	18 200	138 500	131 900	56 600	345 200
43	0	0	19 800	37 800	260 000	0	23 900	341 500

(1) au moins 1 flux > 10 000 T/an

⇒ *Trafics import / export*

Les départements les plus "actifs" en terme de commerce extérieur, c'est-à-dire dans le cas présent ceux qui génèrent les trafics les plus structurants (> 8 000 tonnes/an), sont les départements du Puy-de-Dôme et de l'Allier. Soulignons toutefois l'importance du potentiel à l'import de la Haute-Loire (157 288 tonnes).

Tableau de synthèse des flux Import/Export Auvergne :

<i>Département</i>		63	03	15	43
Export	Total	939 662	180 762	28 788	85 822
	Structurant	800 000	85 500	24 500	74 985
Import	Total	272 639	196 371	29 886	184 331
	Structurant	90 248	58 800	18 200	157 288

Ces trafics, tant à l'import qu'à l'export, sont **majoritairement pris en charge par le mode routier**, le mode ferroviaire n'intervenant que marginalement, tandis que le mode maritime est principalement dédié aux échanges avec le Royaume-Uni.

Les grands axes d'échanges import/export sont orientés vers **l'Allemagne, le Royaume-Uni**, la Belgique/Luxembourg, l'Espagne, l'Italie.

Les principaux produits échangés sont :

- à l'export : de loin les **boissons non alcoolisées et les produits manufacturés en caoutchouc, les agglomérés ponceux**, les argiles, les sons, les produits finis et semi-finis de métaux non ferreux
- à l'import : matières plastiques brutes, boissons non alcoolisées, ferrailles, papiers cartons, tourteaux.

2.2. Les projets susceptibles d'intéresser le ferroviaire

L'usage du transport ferroviaire est étroitement lié à des données physiques et logistiques :

- **La localisation des points de départ et d'arrivée.** Il importe que les installations susceptibles de générer du trafic ferroviaire soient de préférence embranchées et situées sur des axes bien desservis. En ce qui concerne la géométrie des flux, relevons que pour les exploitations situées sur des lignes où l'avenir n'est pas assuré (cette situation existe), des problèmes pourraient se poser, à terme, sur la pérennité des dessertes.
- **Les volumes échangés.** Ils conditionnent très étroitement le type de desserte à envisager. L'avenir sera d'autant mieux assuré que le trafic est important. Il est en effet peu réaliste de penser que des échanges relatifs à des volumes faibles pourraient continuer à bénéficier d'une desserte fret si l'une des extrémités se situe sur une ligne dont l'accessibilité est problématique (en termes technique ou financier).
- **Les conditions de réalisation des transports.** Nous avons vu que, parmi les reproches adressés à la SNCF, la longueur et l'irrégularité des acheminements étaient souvent présentes. Les opérateurs ferroviaires ne pourront donc se positionner que sur des trafics où la performance et la régularité seront assurées.

La reprise du trafic ferroviaire peut aussi être due à des implantations nouvelles. Cependant, **nous considérerons que le trafic ferroviaire à reprendre se trouve d'abord chez les chargeurs qui ont abandonné le rail au cours des dernières années** pour les raisons exposées précédemment. La reconquête passe d'abord par la fiabilisation d'une offre performante sur le parcours principal adossée à un service d'Opérateur Ferroviaire de Proximité à l'écoute des besoins locaux.

Néanmoins, l'expérience démontre qu'il faut **être très prudent** quant aux ambitions de développement. Il ne suffit pas qu'une zone d'activités soit embranchée pour considérer que les flux échangés au départ ou à l'arrivée de ces installations relèvent de facto du système ferroviaire⁴. Même si cette situation présente, a priori, un avantage, rien ne doit être considéré comme acquis et les exemples sont nombreux pour prouver le contraire !

C'est la raison pour laquelle nous ne retiendrons qu'un nombre limité de projets, notamment dans le secteur bois, pour lesquels le transport ferroviaire pourrait présenter de l'intérêt.

2.3. Les attentes du marché

A l'évidence, le fret ferroviaire tel qu'existant aujourd'hui ne pourra continuer à se maintenir longtemps entre un trafic en trains complets, de plus en plus attaqué par les nouveaux opérateurs, et un wagon isolé produit dans des conditions économiques difficilement compatibles avec le marché.

Il importe donc de sortir de la logique actuelle et de redéfinir une nouvelle politique qui s'articulerait autour :

- d'une offre nationale sur le parcours principal fiabilisée en jour A / jour B ou jour A / jour C,
- d'une offre terminale de proximité étroitement adossée à l'offre nationale.

⁴ Même si le client situé à l'autre extrémité est lui-même embranché.

Le renouveau du fret ferroviaire passe par la définition de cette offre globale. **Pour être pleinement efficace, la création d'un service d'Opérateur Ferroviaire de Proximité va au-delà de la mise en place d'une entité qui réaliserait la traction terminale des wagons** en lieu et place de l'opérateur historique. Il apparaît impératif de prendre également en compte le parcours national, même si les deux prestations sont assurées par des opérateurs différents.

⇒ **Quel périmètre donner aux nouveaux Opérateurs ?**

Deux points nodaux caractérisent le trafic fret en Auvergne et constituent des passages obligés : **le triage des Gravanches** et **la gare de Saint-Germain-des-Fossés**. Ces sites disposent d'équipes et de moyens pour assurer l'essentiel du trafic. Ces deux points clés de l'organisation ferroviaire régionale auront donc naturellement un rôle majeur à jouer dans le cadre du schéma que l'on se propose de construire.

Pour la mise en œuvre de l'OFPP, plusieurs options sont possibles. Elles vont de projets géographiquement limités (formant une unité de desserte sans déboucher obligatoirement sur la mise en perspective de nouveaux acheminements en aval) à une opération portant sur l'ensemble des moyens régionaux. Dans ce dernier cas, nous sommes dans une situation maximaliste qui écarte l'opérateur historique de sa vocation régionale pour (au mieux) le recentrer sur les acheminements nationaux.

Nous proposons ci-après (sur la base des données techniques et économiques recueillies) **d'examiner plusieurs projets de base à mettre en œuvre individuellement ou pouvant se regrouper** afin de constituer un ensemble homogène.

Projet Clermont Sud :

Il concerne la géographie délimitée par la ligne **Clermont-Ferrand – Langogne** et la ligne **Arvant – Neussargues – Saint-Chély d'Apcher – Aurillac**.

Quelques gares importantes : *Neussargues, Langeac, Arvant, Brioude, Issoire, Sarliève-Cournon*.

Tonnage traité par fer : de 230 000 T/an à 630 000 T (avec produits pétroliers de Cournon).

Projet Clermont Etoile :

Il concerne **Clermont-Ferrand – Volvic – Laqueuille – Le Mont-Dore ; Volvic – Les Ancizes ; Clermont-Ferrand – Riom ; Clermont-Ferrand – Pont-de-Dore**.

Quelques gares importantes : *Riom, Le Mont-Dore, Saint-Ours-les-Roches, Les Ancizes, Lezoux, Pont-de-Dore, Ennezat, Gerzat*.

Tonnage traité par fer : de l'ordre de 800 000 tonnes (hors trafics de conteneurs).

Projet Clermont Nord :

Sont intéressés ici **Saint-Germain-des-Fossés – Vichy – Puy-Guillaume ; Saint-Germain-des-Fossés – Moulins ; La Ferté-Hauterive – Saint-Pourçain-sur-Sioule ; Moulins – Dompierre-Sept-Fons ; Moulins – Souvigny ; Saint-Germain-des-Fossés – Lapeyrouse – Commentry – Montluçon – (Lavaufranche)**.

Quelques gares importantes : *Cusset, Puy-Guillaume, Saint-Pourçain-sur-Sioule, Créchy* (embranchement de pleine voie), *Varennes-sur-Allier* (embranchement de pleine voie), *La Ferté-Hauterive, Moulins-sur-Allier, Dompierre-Sept-Fons, Souvigny, Commentry, Montluçon, Lavaufranche*.

Tonnage traité par fer : de l'ordre de 1 300 000 tonnes.

⇒ **Les schémas envisageables**

Les trois zones proposées ci-avant présentent chacune une unité de desserte et peuvent se combiner sachant que la recherche d'une amélioration des acheminements nationaux sera d'autant plus délicate (ou d'un impact très limité) que les ambitions seront réduites.

Scenario 1. Si un seul projet devait être retenu, ce serait selon nous celui qui intéresse Clermont Sud avec la création d'un train d'axe : *Clermont-Ferrand* ↔ *Nîmes* ↔ *Tarascon* ↔ *Miramas* ↔ *Fos*. Ceci serait possible à condition de pouvoir utiliser la ligne des Cévennes sans passer par la vallée du Rhône comme cela se fait actuellement.

Scenario 2. Il est basé sur le groupement des projets Clermont Sud et Clermont Etoile. Le trafic de boissons permettrait de constituer les "fonds de train" auxquels viendraient s'agréger de nouveaux trafics comme les céréales, les minéraux, le bois de trituration, les ferrailles, les conteneurs. Les trains d'axe qui pourraient être créés (outre le précédent) sont en lien avec les relations est, nord, Italie, Haute-Normandie (notamment port du Havre).

Scenario 3. Il intègre les trois projets : Clermont Sud, Clermont Etoile et Clermont Nord et offre alors le volume de trafic maximal, ce qui autorise une meilleure recomposition des dessertes nationales en permettant de couvrir un espace beaucoup plus large. La création de relations de transport combiné prendrait ici tout son sens (mise en place de relations directes vers les ports du Havre et de Fos).

La mise en œuvre de ces trois scénarii correspond à une couverture régionale complète par un ou plusieurs Opérateurs Ferroviaires de Proximité. Le schéma définitif qui sera adopté sera, sans doute, différent et bien évidemment lié à la volonté des chargeurs de s'engager dans une telle opération.

3. Les conditions de mise en œuvre d'un OFP

3.1. L'opérateur ferroviaire de proximité et l'entreprise ferroviaire

Pour être admis à assurer les fonctions d'Opérateur Ferroviaire de Proximité, l'entreprise doit disposer des licences et certifications préalables délivrées aux Opérateurs Ferroviaires. Une fois ces certifications obtenues, l'Entreprise Ferroviaire peut opérer sur le réseau national ; dans ce cas, elle acquitte les redevances correspondantes auprès de RFF.

⇒ **L'accès à la qualité d'entreprise ferroviaire**

Le Réseau Ferré National (RFN) est accessible à l'entreprise "historique" (la SNCF) et aux Entreprises Ferroviaires européennes⁵ établies dans un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union Européenne (en vertu d'accords passés avec celle-ci). Pour cela, il faut disposer d'une licence d'Entreprise Ferroviaire, d'un Certificat de Sécurité et d'une Attestation d'Assurance.

⁵ Ou à des regroupements d'Entreprises Ferroviaires.

⇒ Les redevances d'utilisation du Réseau Ferré National

Elles se décomposent en 4 types :

- **les redevances pour les prestations minimales.** Elles constituent la base de la tarification appliquée. Le réseau est découpé en sections élémentaires correspondant chacune à un niveau d'équipements, de performances et de saturation. En Auvergne, on relève quatre catégories correspondant à des niveaux de prix décroissants. Trois droits constituent la redevance (les droits d'accès, les droits de réservation de capacité, les droits de circulation).
- **les redevances pour l'accès aux équipements.** Nous ne retiendrons ici que les principales, à savoir celles qui intéressent l'accès aux installations de traction (ainsi que la distribution électrique), aux chantiers de transport combiné, aux gares de triage et aux voies de services.
- **les redevances pour prestations complémentaires.** Elles concernent le fonctionnement des triages, ... et les prestations assurées par la SNCF (depuis la formation de conducteurs et d'agents de desserte à la fourniture de gasoil).
- **les redevances pour prestations connexes.** Elles s'adressent à la mise à disposition de biens immobiliers (appartenant à RFF) et à l'accès au réseau de télécommunication GSM-R (communications illimitées du type "phonie").

Sur ces bases, nous avons calculé le coût au sillon pour la région Auvergne et nous retiendrons, par simplification, **une valeur moyenne de 0,80 € par kilomètre⁶.**

⇒ Les moyens

Il y a ici une différence très nette de moyens entre une Entreprise Ferroviaire qui limiterait son activité à la traction des seuls trains complets et une Entreprise Ferroviaire qui réaliserait du trafic en wagons isolés. Dans le premier cas, il suffit de mobiliser des engins moteurs et du personnel de desserte, les wagons pouvant appartenir à des loueurs de matériels. A l'inverse, **vouloir assurer du trafic de wagons isolés** demande un parc de wagons, des voies de stationnement pour le remisage du matériel ; de plus, selon l'importance de l'activité, l'utilisation d'un triage pourrait s'avérer nécessaire pour effectuer les opérations de tri et de formation des trains.

Dans ce cas, les redevances RFF pour le simple accès au triage et pour la réservation du fonctionnement du triage s'élèvent annuellement (hors frais de personnel) à près de 1,5 million €HT.

Notons toutefois que, si le volume n'exigeait pas l'utilisation d'un triage⁷ mais simplement l'utilisation de voies de services pour des opérations de "tri à plat"⁸, seule la redevance pour l'accès aux voies de services serait perçue. Pour donner un ordre de grandeur, si les besoins s'élevaient à 5 km de voies, le montant de la redevance annuelle se limiterait à 4 000 €HT.

Enfin, d'autres biens sont nécessaires pour assurer une mission d'Opérateur de Proximité : des bureaux, des surfaces de parking, des ateliers pour remisage et maintenance du matériel, ...

3.2. Le coût des dessertes terminales pour un OFP

Le coût des dessertes terminales est un des freins majeurs au développement du trafic ferroviaire. Il existe pourtant de nombreux exemples (dans le monde comme en France)

⁶ Pour les seules prestations minimales.

⁷ Sur l'Auvergne, seul le triage des Gravanches répond à cette qualification.

⁸ Mise en place d'un ou de plusieurs wagons par un engin de traction.

d'Entreprises Ferroviaires ou de réseaux secondaires qui ont su mettre en place des organisations et des moyens susceptibles d'abaisser nettement les coûts pratiqués par les opérateurs historiques. Ceci se vérifie d'ailleurs quand il y a appels d'offres pour la sous-traitance ou lorsqu'il s'agit d'exploiter pour le compte de gros clients des embranchements particuliers (qui s'apparentent parfois à l'exploitation de petites gares de triage).

Pour agir favorablement sur le prix de revient des dessertes terminales, il importe d'agir sur trois leviers principaux :

- **optimisation des charges** d'investissement et de fonctionnement,
- **grande souplesse** dans l'exploitation,
- utilisation de **matériel moteur en accord avec les besoins** (à défaut de connaître les disponibilités en location ou en acquisition pour rénovation, nous prendrons l'exemple, dans les calculs effectués, de diesels BB 67 400⁹ d'une puissance de 2 400 CV avec un amortissement sur 15 ans).

⇒ **Coûts constitutifs d'une desserte avec une locomotive : prix de revient annuel direct**¹⁰

Sur la base de la prise en compte des frais d'amortissement (sur 15 ans), d'entretien, d'énergie, de personnel (base 2 x 8 heures, 5 jours/semaine), de la redevance au sillon versée à RFF, mais aussi de 15 % de frais généraux et de 15 % de marge commerciale et d'aléas, le prix de revient annuel ressort à près de 970 000 € pour l'utilisation d'une locomotive, et de 1 580 000 € pour l'utilisation simultanée de deux locomotives.

Le prix de revient kilométrique direct d'un train ressort donc, en moyenne, à 17,6 €/km dans le cas d'une desserte avec une seule locomotive et à 28,7 €/km dans le cadre d'un train de desserte tracté par deux locomotives.

La différence entre les deux coûts s'explique par le fait que, dans le cas de desserte avec deux locomotives, les charges de personnel et de redevance RFF ne sont comptées qu'une seule fois. Notons enfin que ces coûts traduisent des situations très diverses ; ils sont simplement destinés à donner des ordres de grandeur et sont valables à +/- 30 %.

⇒ **Coûts constitutifs d'une desserte avec un locotracteur : prix de revient annuel direct**

En partant sur les mêmes postes de coûts que pour les locomotives, sur la base d'un seul service journalier, 5 jours par semaine, le prix de revient d'un locotracteur s'établit, en moyenne à 225 000 €

Sur la base d'un kilométrage annuel de 27 500 km, le prix de revient kilométrique¹¹ d'un locotracteur est donc de l'ordre de 8,20 €/km ou, ramené à l'heure d'utilisation à l'intérieur d'une gare ou d'un chantier, à 140 €/heure.

3.3. Les projets envisageables par secteur

⇒ **Les missions**

Le trafic des wagons isolés sur la région Auvergne sera, à la fin de l'année 2007, supérieur à 50 000 wagons. Nous considérerons qu'il **conviendrait de répondre par une organisation**

⁹ Même s'il ne s'agit pas du matériel le mieux adapté à ce type de mission.

¹⁰ Calculs fournis dans le rapport général.

¹¹ Les résultats obtenus sont des ordres de grandeur (ils restent valables à +/- 30 %).

de proximité, à l'ensemble des besoins en wagons isolés. Pour cela, comme présenté précédemment, trois schémas de développement sont possibles. A l'intérieur de chaque secteur, les moyens à mettre en œuvre ont été évalués pour assurer le trafic traité par le nouvel OFP.

Sur le seul plan des wagons isolés, l'organisation proposée excédera dans la plupart des cas les besoins à satisfaire. Dans ce cas, tout ou partie des wagons ressortant au titre du trafic potentiel récupérable pourra être traité par la nouvelle organisation. Par ailleurs, une amélioration du compte d'exploitation de l'OFP sera recherchée en développant le trafic des trains entiers sur courtes distances et éventuellement par la traction des trains entiers pour le compte d'Entreprises Ferroviaires sur des points de correspondances à définir¹².

Pour assurer la couverture a minima, nous avons estimé les besoins à mettre en œuvre en fonction du volume de trafic supposé et des rotations susceptibles d'être réalisées pour chaque relation sur la base de 250 jours par an.

En ce qui concerne les moyens de traction, toutes les dessertes ne pourront être assurées avec des machines de ligne ; aussi la mise en place de locotracteurs et d'équipes de manœuvre devra être prévue. Pour tenir compte des caractéristiques particulières des lignes, **le nouvel OFP devra acquérir les locomotives diesel les plus puissantes possibles.**

⇒ Le secteur de Clermont Sud

Lignes	Missions	Km/jour	Equipes	Engins
Clermont-Ferrand – Langeac	Desserte des gares de Issoire, Arvant, Brioude et de Langeac	500 km	1 équipe sur 2 services	2 locomotives en UM* et 1 équipe sur 2 services
Arvant – Saint-Chély d'Apcher	Desserte des gares de Neussargues et de Saint-Chély d'Apcher + mouvements divers			
Gare d'Issoire	<i>Locotracteur pour mise en place à Issoire, Brioude et Langeac</i>	100 km	1 équipe sur 1 service	1 locotracteur et 1 équipe sur 1 service
Sous-total CLERMONT Sud Locomotives :		500 km/jour et 125 000 km/an		
Sous-total CLERMONT Sud Locotracteur :		100 km/jour et 25 000 km/an		

* UM = unité multiple

⇒ Le secteur de Clermont Etoile

Lignes	Missions	Km/jour	Equipes	Engins
Clermont-Ferrand – Le Mont-Dore	Desserte prioritaire du Mont-Dore et de Laqueuille	200 km	1 équipe sur 1 service	2 locomotives en UM* sur 1 service
Clermont-Ferrand – Volvic – Laqueuille – (Le Mont-Dore)	Desserte de La Miouze-Rochefort –Saint-Ours-les-Roches et de Volvic et complémentirement de Laqueuille et du Mont-Dore	180 km	1 équipe sur 1 service	2 locomotives en UM sur 1 service
Clermont-Ferrand – Pont-de-Dore Clermont-Ferrand – Les Ancizes Clermont-Ferrand – Riom	Desserte de Lezoux et de Pont-de-Dore Desserte complémentaire des Ancizes Desserte de liaisons Les Gravanches – Riom (participe aux navettes)	170 km	1 équipe sur 2 services	2 locomotives en UM et 1 équipe sur 2 services

¹² A courtes distances même s'ils sont situés à l'extérieur du territoire desservi.

<i>Gare de Riom</i>	<i>Locotracteur : manœuvres diverses dans zones industrielles et gares encadrantes</i>	<i>100 km</i>	<i>1 équipe sur 1 service</i>	<i>1 locotracteur et 1 équipe sur 1 service</i>
Sous-total CLERMONT Etoile Locomotives :		550 km/jour et 140 000 km/an		
Sous-total CLERMONT Etoile Locotracteur :		100 km/jour et 25 000 km/an		

⇒ **Le secteur de Clermont Nord**

Lignes	Missions	Km/jour	Equipes	Engins
Saint-Germain-des-Fossés – Montluçon (Lavaufranche)	Desserte de Gannat, Commentry et Montluçon ¹³	500 km	1 équipe sur 2 services	2 locomotives en UM et 1 équipe sur 2 services
Lapeyrouse	Acheminement des trains complets et wagons isolés pour Saint-Eloy-les-Mines	140 km	1 équipe sur 1 service	2 locomotives en UM et 1 équipe sur 1 service
Saint-Germain-des-Fossés - Vichy - Puy-Guillaume	Desserte des gares intermédiaires	300 km	1 équipe sur 2 services	2 locomotives en UM et 1 équipe sur 2 services
Saint-Germain-des-Fossés – Moulins – Dompierre	Dessertes des gares de Varennes – La Ferté –Créchy, La Ferté-Hauterive – Moulins			
Saint-Germain-des-Fossés – Moulins – Dompierre	Desserte de Dompierre Navettes sur Saint-Germain-des-Fossés – Les Gravanches	250 km	1 équipe sur 1 service	2 locomotives en UM et 1 équipe sur 1 service
Desserte du pôle clermontois et liaisons avec la Gare Principale de Fret de Saint-Germain-des-Fossés	Clermont-Ferrand et liaisons Les Gravanches et Saint-Germain-des-Fossés + divers	200 km	1 équipe sur 1 service	2 locomotives en UM et 1 équipe sur 1 service
<i>Locotracteur à Moulins</i>	<i>Gares encadrantes et manœuvres locales</i>	<i>80 km</i>	<i>1 équipe sur 1 service</i>	<i>1 locotracteur sur 1 service</i>
<i>Locotracteur à Saint-Germain-des-Fossés</i>	<i>Gares encadrantes et manœuvres locales</i>	<i>150 km</i>	<i>1 équipe sur 2 services</i>	<i>1 locotracteur sur 2 services</i>
Sous-total CLERMONT Nord Locomotives :		1 400 km/jour et 350 000 km/an		
Sous-total CLERMONT Nord Locotracteur :		230 km/jour et 60 000 km/an		

Le bilan d'ensemble est le suivant :

- **Les locomotives.** Pour couvrir le service de base, il faut 18 locomotives. En intégrant la réserve et la couverture des pointes de trafics, on arrive à **21 locomotives**.
- **Les locotracteurs.** Les besoins s'élèvent à 4 locotracteurs (**5** avec la réserve).
- **Les conducteurs et agents de desserte.** Avec un conducteur et un agent de desserte par équipe, on obtient 36 personnes, soit **45 agents** en tout (chaque agent travaille 200 j/an).
- **Les agents de formation et de manœuvre.** Il convient de prévoir **une dizaine** de personnes.

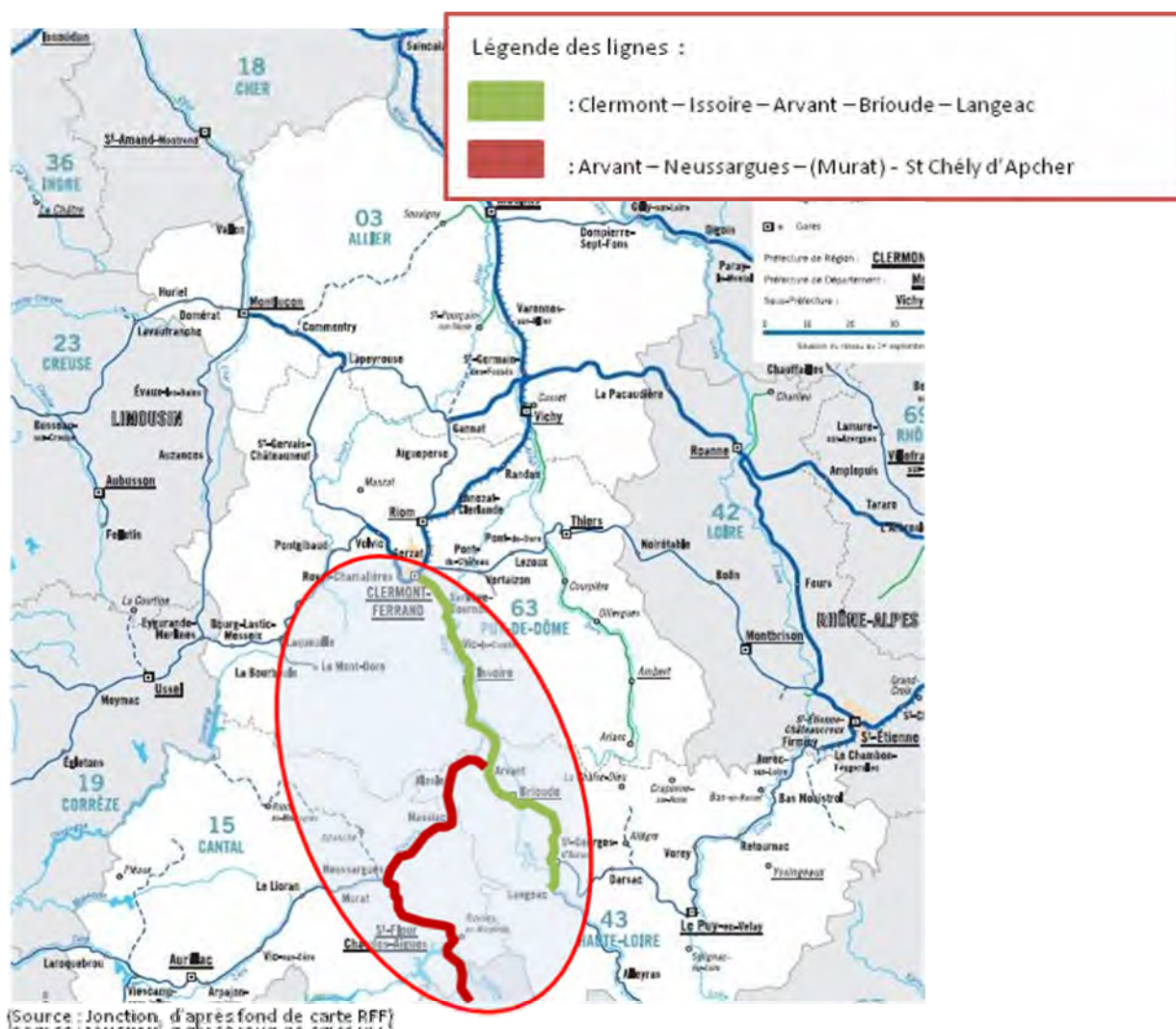
¹³ Traction des rames et des trains dans les creux d'utilisation entre Montluçon et Lavaufranche, mais aussi dans les creux de roulement entre Lavaufranche et Saint-Germain-des-Fossés.

⇒ Répartition par secteur géographique (hors personnel du siège de la structure)

Secteurs	Nombre de locomotives	Nombre de locotracteurs	Nombre de journées/agents	Nombre d'agents ¹⁴	Nombre d'agents de manœuvre et de formation des trains
CLERMONT SUD	2,33	1,25	1 500	7,5	2
CLERMONT ETOILE	7	1.25	2 500	12,5	5
CLERMONT NORD	11,66	2,50	5 000	25	2,50
Total	21	5	9 000	45	10

3.4. Développement et coût de mise en œuvre

3.4.1. Projet Clermont Sud



⇒ Ligne Clermont-Ferrand – Issoire – Arvant – Brioude – Langeac

Les trafics récupérables par une nouvelle organisation sont estimés représenter entre **70 000 et 80 000 tonnes/an**. Au global, le trafic pourrait atteindre, pour les 2 sens de circulation, **630 000 tonnes**¹⁵.

¹⁴ Sur la base de 200 journées de travail par agent.

¹⁵ Dont 400 000 T à destination de Sarliève-Courmon.

⇒ **Ligne Arvant – Neussargues – Saint-Chély d'Apcher**

Sur la base des informations recueillies, le trafic récupérable est évalué, comme précédemment, à **80 ou 90 000 tonnes/an** supplémentaires. **Au global, on aurait donc à traiter annuellement 230 000 tonnes pour les 2 sens contre 135 000 aujourd'hui.**

⇒ **Les conditions techniques applicables sur l'axe Neussargues – Saint-Chély d'Apcher**

En raison du profil de la ligne, la charge offerte des trains dépend du sens de circulation. Ainsi, avec l'utilisation de 2 locomotives BB 67 400, il est possible d'assurer des trains de 820 tonnes dans le sens Arvant vers Saint-Chély d'Apcher et de 1 500 tonnes dans l'autre sens, pour une vitesse limite comprise, suivant les sections de lignes, entre 50 et 70 km/h.

⇒ **Le coût des nouvelles dessertes terminales**

Sur la base des éléments présentés en partie 2, le montant des dessertes terminales, pour les 2 sections de ligne, est estimé à 2,8 millions d'euros. **Rapporté à la tonne, on obtient une valeur moyenne de 4,20 €/tonne si l'on tient compte du service actuel, et de 3,30 € en intégrant le trafic récupérable.**

⇒ **Création d'un train d'axe Clermont-Ferrand – Fos**

Aujourd'hui, tout le trafic ferroviaire transite par le triage des Gravanches et les deux lignes sont desservies par "le haut". La création d'un train d'axe aurait pour objectif de réorienter les flux en continuant de passer par les Gravanches pour les trafics destinés à la partie nord du réseau et d'acheminer vers le sud le trafic qui intéresse la zone Méditerranée (PACA principalement).

3.4.2. *Projet Clermont Etoile*

Les lignes qui composent la partie centrale de la région ont pour point commun de s'articuler autour du triage des Gravanches (cf. carte page suivante).

⇒ **Clermont-Ferrand – Volvic – Laqueuille – Le Mont-Dore**

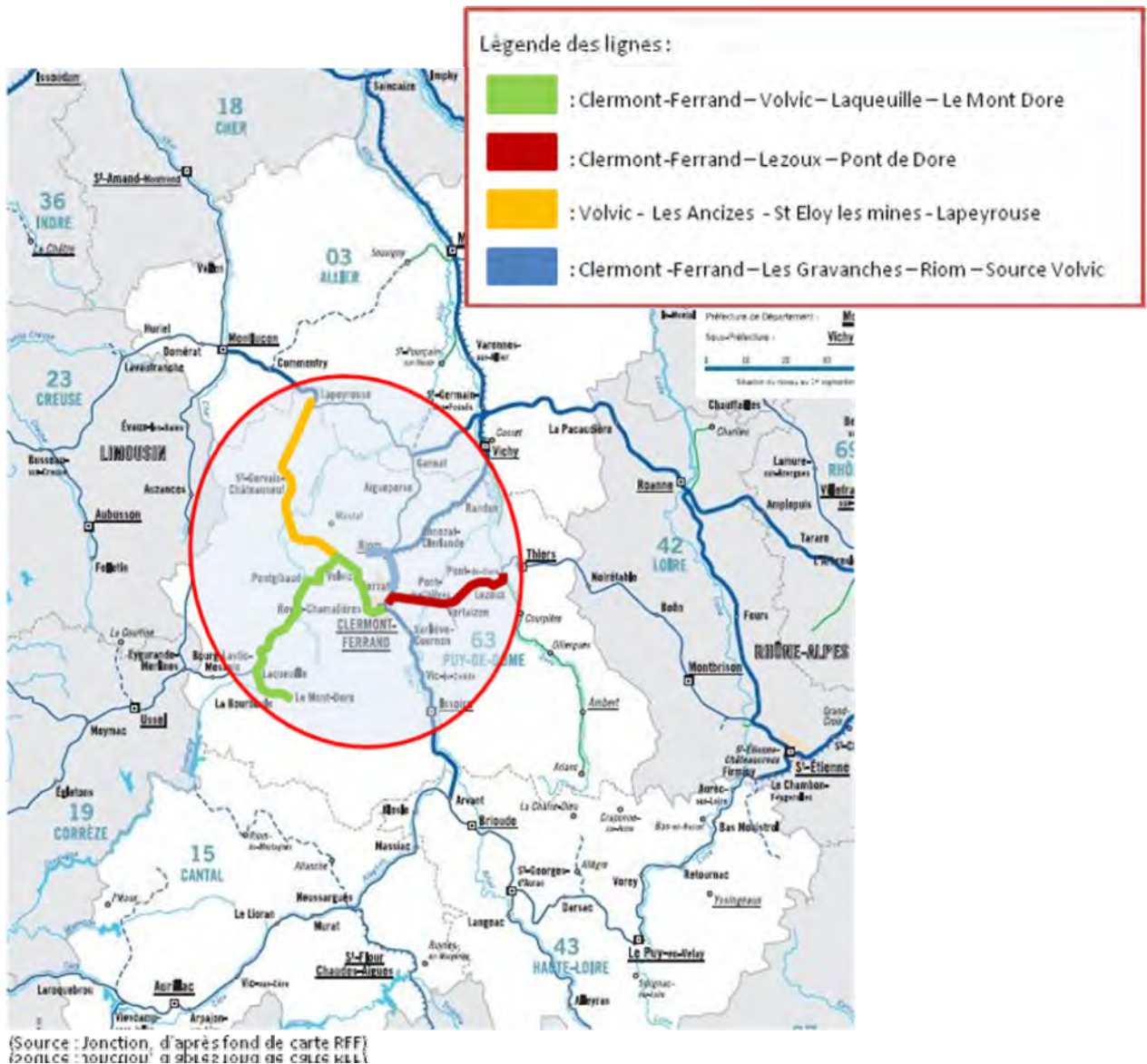
Il existe sur cette ligne de réelles perspectives de développement, on peut récupérer de 40 000 à 50 000 tonnes/an pour atteindre **sur les 2 sens de circulation environ 170 000 tonnes.**

Le profil est particulièrement sévère et n'autorise que des charges utiles de faible importance. Avec deux locomotives, il est possible de tracter seulement 600 tonnes entre Le Mont-Dore et Laqueuille et 900 tonnes entre Laqueuille et Volvic.

⇒ **Ligne Clermont-Ferrand – Lezoux – Pont-de-Dore**

Un trafic de papier et cartons à l'arrivée et des expéditions de bois devraient permettre d'accroître de **60 000 tonnes/an** le fret ferroviaire pour **atteindre ainsi 200 000 tonnes.**

Sur le parcours Les Gravanches – Pont-de-Dore, les charges utiles autorisées s'élèvent avec une seule locomotive à 900 tonnes et à 1 800 tonnes avec deux engins. Dans l'autre sens, les charges offertes atteignent respectivement 900 tonnes et 1 580 tonnes avec deux locomotives. La vitesse limite des trains de marchandises oscille, suivant les secteurs, entre 80 et 100 km/h.



⇒ **Ligne Volvic – Les Ancizes – Saint-Eloy-les-Mines – Lapeyrouse**

Nous estimons à **60 000 T/an** environ le tonnage qui pourrait être récupéré. Il sera comptabilisé dans le cadre de la ligne Saint-Germain-des-Fossés – Montluçon.

Sur la relation Volvic – Les Ancizes, la charge des trains admissible est 350 tonnes avec une seule locomotive (700 tonnes avec 2) pour une vitesse de 40 et 50 km/h. Pour Lapeyrouse – Saint-Eloy-les-Mines, la charge est de 630 tonnes (1 260 tonnes avec 2) pour une vitesse de 50 km/h.

⇒ **Ligne Clermont-Ferrand (Les Gravanches) – Riom – Source de Volvic**

Une progression du trafic ferroviaire de l'ordre de **40 000 T/an** est envisageable, essentiellement en trains complets. Ceci permettrait de traiter environ **560 000 T/an**.

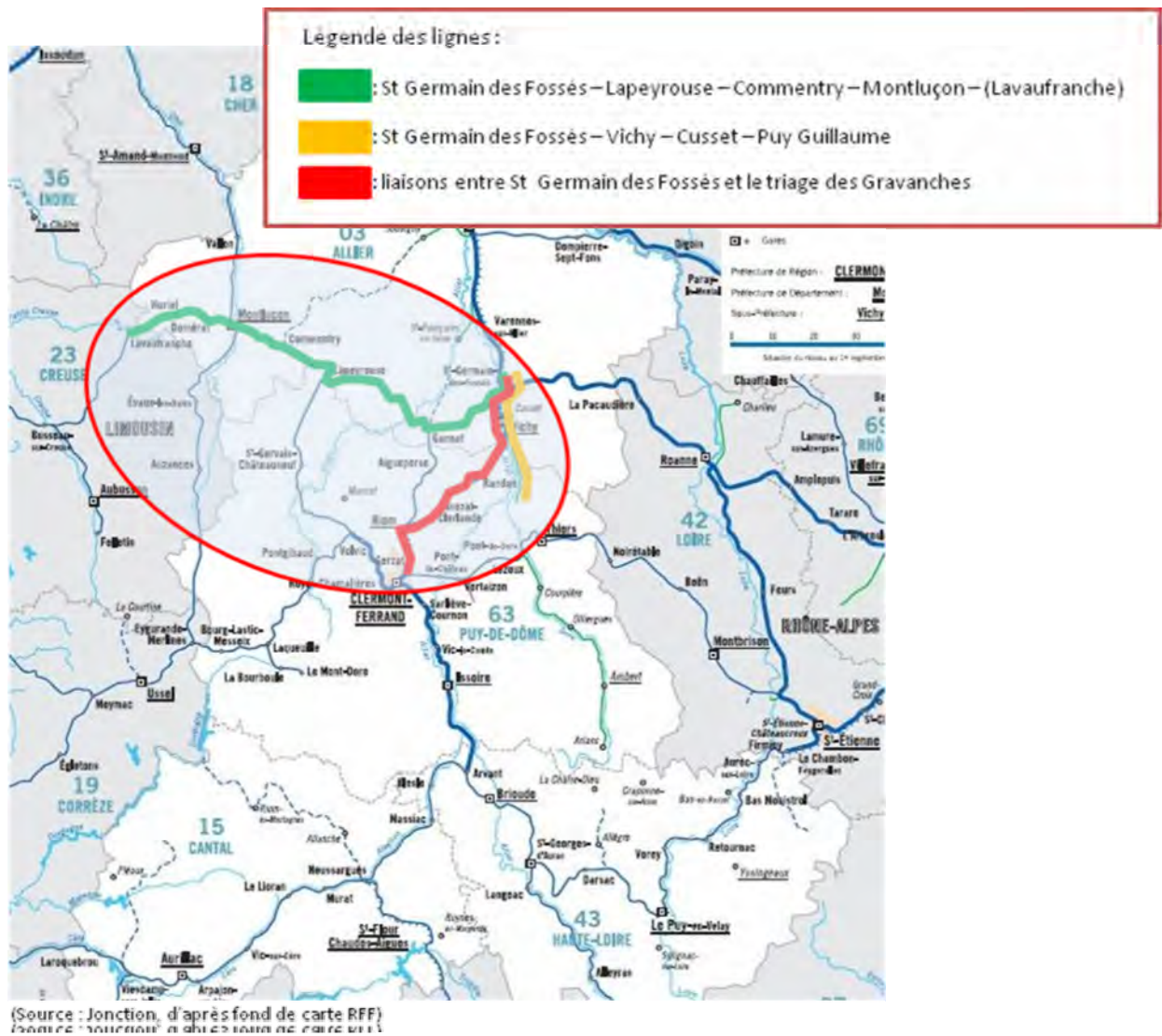
La ligne présente un profil satisfaisant autorisant des performances acceptables. Ainsi, entre Saint-Germain-des-Fossés et Clermont-Ferrand, les charges admissibles dans les deux sens sont de 1 550 tonnes avec une locomotive de type BB 67 400.

⇒ **Le coût des nouvelles dessertes terminales**

Pour les 4 lignes, nous retiendrons un prix de revient total de 4,75 M€ **Rapporté à la tonne, on obtient une valeur moyenne de 6 € si l'on tient compte du service actuel, et de 5,10 € en intégrant le trafic récupérable.**

3.4.3. Projet Clermont Nord

Les lignes concernées sont repérées sur la carte présentée ci-dessous.



⇒ **Ligne Saint-Germain-des-Fossés – Vichy – Cusset – Puy-Guillaume**

La mise en place d'un OFP permettrait d'avoir une offre plus compétitive sur des trafics à courtes distances et gagner de l'ordre de **60 000 T/an**. Il est possible de réaliser des trains de 1 800 tonnes brutes avec une seule locomotive.

⇒ **Ligne Saint-Germain-des-Fossés – Lapeyrouse – Commentry – Montluçon – Lavaufranche**

Au global et dans les conditions les plus favorables, le trafic pourrait atteindre (deux sens de circulation) **320 000 tonnes contre 240 000 tonnes actuellement.**

La ligne comporte une partie en voie unique, son profil n'autorise que des charges de 800 tonnes avec une seule locomotive (1 440 tonnes avec 2), pour une vitesse limite entre 60 et 80 km/h.

⇒ **Ligne Saint-Germain-des-Fossés – Moulins – Dompierre**

Il paraît possible de traiter un trafic de **350 à 380 000 tonnes/an contre 230 000 tonnes actuellement.** La charge brute des trains est de 800 tonnes lorsqu'ils sont tractés par une locomotive et de 1 440 tonnes brutes en cas d'utilisation de deux machines du même type.

⇒ **Ligne Saint-Germain-des-Fossés – Les Gravanches**

Il existe 3 ou 4 trains qui assurent quotidiennement la liaison entre la gare fret de Saint-Germain-des-Fossés et le triage des Gravanches. Ces trains offrent une capacité de 1 250 tonnes avec une seule locomotive et de 2 220 ou 2 500 tonnes suivant le sens avec 2 locomotives.

⇒ **Le coût des nouvelles dessertes terminales**

Ici, nous obtenons un prix de revient total de 9,4 M€ **Rapporté à la tonne, on obtient une valeur moyenne de 7 € si l'on tient compte du service actuel, et de 5,90 € en intégrant le trafic récupérable.**

3.4.4. Récapitulatif des trafics et des coûts

Agrégé au niveau régional, on obtient, par an :

Secteurs	Tonnage actuel	Tonnage récupérable	Total (T/an)
Clermont SUD	685 000	175 000	860 000
Clermont ETOILE	800 000	130 000	930 000
Clermont NORD	1 340 000	260 000	1 600 000
Total	2 825 000	565 000	3 390 000

A partir des coûts identifiés, pour chacun des trois secteurs, il est possible de déterminer les dépenses globales. Le bilan est :

Secteurs	Charges directes	Frais généraux 15 %	Marge et aléas 15 %	Total (€)
Clermont SUD	2 163 800	324 600	373 200	2 863 600
Clermont ETOILE	3 594 500	539 100	619 500	4 753 000
Clermont NORD	7 117 500	1 067 600	1 227 800	9 417 300
Total des secteurs	12 875 800	1 931 300	2 220 500	17 029 600
Charges de siège	400 000	60 000	69 000	529 000
Total des charges	13 275 800	1 991 300	2 289 500	17 558 600

Pour les 3 secteurs et compte tenu des tonnages identifiés, le prix de revient moyen à la tonne transportée ressort à 6,20 €/tonne sur la base du trafic actuel, et à 5,20 €/tonne en prenant en compte le trafic récupérable.

3.5. Les conditions de mise en œuvre d'une expérience OFP

La pénétration du marché français par les nouvelles Entreprises Ferroviaires ne concerne aujourd'hui que le seul trafic réalisé en trains entiers. Cette situation perdurera encore longtemps dans la mesure où le traitement du trafic en wagons isolés requiert d'importantes installations, dont la rentabilité est loin d'être évidente. **Les équipements de la SNCF restent donc la base d'appui essentielle** pour tout ce qui intéresse la distribution des wagons.

Fin 2008, une nouvelle offre de Fret SNCF pour le wagon isolé sera en place. La question est de savoir **comment il sera possible demain de marier les deux logiques d'organisation de la SNCF et du nouvel OFP.**

⇒ La SNCF unique partenaire ?

La reconquête du trafic ferroviaire passe certainement par une amélioration de l'ensemble de la chaîne du transport. Dans ce cadre, la mise en place d'un OFP peut apporter *en amont* une amélioration des conditions de desserte et d'irrigation du territoire régional en répondant au problème récurrent des dessertes terminales (handicap qui affecte le coût du transport). Néanmoins, ceci ne résout pas pour autant la question de *l'aval* du transport, à savoir le devenir des envois depuis leur remise sur les points de correspondances jusqu'à leur destination finale.

Il est aussi nécessaire de prendre position pour définir si l'opérateur historique réalise le parcours principal en devenant l'unique interlocuteur ou s'il y a lieu de faire appel également à d'autres opérateurs (s'il s'avère que ces derniers sont plus performants) ; sur ce point, il nous semble que créer les conditions d'une concurrence saine¹⁶ est un élément positif.

⇒ La place d'un OFP

Actuellement, de nombreux transports de proximité intra-régionaux ou en périphérie immédiate de l'Auvergne sont assurés par la route. Les trafics assurés sur de courtes distances sont importants et n'ont fait l'objet jusque là que d'une considération très limitée. La prise en charge de ces acheminements par des OFP serait un incontestable "plus" sur les plans financier et environnemental dès lors que l'on peut assurer un service de qualité.

De la même manière, les OFP pourraient prendre position sur des transports de moyennes distances, hors périmètre d'intervention. En tout état de cause, si les OFP devaient intervenir autrement qu'en sous-traitance d'entreprises ferroviaires, ils devraient disposer sur le plan réglementaire des licences, certificats de sécurité et assurances. Le rôle et les missions des OFP peuvent être très variables et **aller au-delà de la simple exécution des opérations terminales**. Ces structures pourraient même réaliser de la traction en dehors d'un cadre local avec prise en charge du trafic de trains entiers pour le compte d'autres Entreprises Ferroviaires.

⇒ Une mise en œuvre progressive

Le caractère novateur du schéma proposé incite à la prudence ; aussi, nous conseillerions d'aller d'abord vers une expérimentation qui se cantonnerait sur un territoire donné.

Le secteur de Clermont Sud nous apparaît le plus intéressant à bien des égards. Son fonctionnement nécessite en effet des moyens réduits et cet OFP pourrait se coupler avec la

¹⁶ Qui pourrait déboucher aussi sur des coopérations entre opérateurs ferroviaires.

mise en place d'un train d'axe à destination du sud (dans la mesure où la ligne Clermont-Ferrand – Nîmes pourrait être utilisée).

Par ailleurs, ce changement dans les pratiques ferroviaires pourrait être élargi à l'organisation des trafics, les commerciaux de l'OFP pouvant prendre en charge, outre les fournitures de wagons, la gestion des places dans le train, la relance commerciale lorsque des creux d'utilisation apparaîtraient dans les plannings de chargement.

Notons aussi que, dans le cadre de cette expérimentation, **la SNCF est l'opérateur le plus apte à répondre aux besoins**, notamment du fait de sa capacité à prendre en compte des prestations en cours de parcours (par exemple, desserte de points intermédiaires comme Tarascon et Miramas dans le cadre d'un train d'axe entre Clermont-Ferrand et Fos) ou d'assurer en fin de parcours l'éclatement des envois.

Enfin, il conviendrait de statuer sur les entités à associer. La présence des **collectivités territoriales** comme gage de l'intérêt porté par la puissance publique nous paraît importante. La même question se pose d'ailleurs pour les **organismes consulaires**. En tout état de cause, il nous paraît du plus grand intérêt d'intégrer les **chargeurs** dans le processus de création des OFP ainsi que les **transporteurs routiers** (dans la mesure où ils souhaiteraient entrer au sein de ces structures). En ce qui concerne la présence des **entreprises ferroviaires**, les aspects liés à la technicité et les partenariats obligés sont autant d'éléments qui militent pour leur présence.

⇒ **Les tâches à confier à l'OFP**

Il y a lieu de rester très pragmatique dans la démarche et, en particulier, de ne pas vouloir se substituer à la SNCF dans la plénitude de ses fonctions. Ainsi, il ne nous paraît pas envisageable de projeter la reprise complète des activités ferroviaires comme cela se pratique dans le Morvan¹⁷ où les installations sont d'un niveau de fonctionnement beaucoup plus simple. De la même manière, nous considérons que le fonctionnement du triage des Gravanches et de la gare de Saint-Germain-des-Fossés doit rester placé sous l'autorité et la responsabilité de la SNCF.

Nous préconisons, pour les premières années d'exploitation, de se cantonner à :

- **la collecte et la distribution des wagons isolés** dans le périmètre d'intervention,
- **assurer la traction des trains complets** à l'intérieur du périmètre d'intervention, **jusqu'aux points d'échanges** convenus avec l'Entreprise Ferroviaire détentrice du trafic,
- **assurer pour son propre compte la traction des trains complets et des wagons isolés** sur son périmètre d'intervention (ou en limite de périmètre),
- **pouvoir commercialiser des transports de longues distances** ; dans ce cas, l'entreprise ferroviaire "nationale" pourrait être affrétée par l'OFP,
- **réaliser des opérations complémentaires au transport ferroviaire**, comme les camionnages terminaux, le chargement ou le déchargement des wagons, ...

D'autres questions resteront bien sûr à résoudre dans des étapes ultérieures (facturation qui devra nécessairement être unique, échanges de données, suivi en temps réel, ...).

⇒ **Le statut des personnels de l'OFP**

La situation actuelle du marché du ferroviaire rend extrêmement difficile la recherche des machines et du personnel formé en quantité suffisante pour pouvoir réaliser des dessertes.

¹⁷ Par la société Voies Ferrées du Morvan, filiale de VFLI.

Ceci conforte le rôle de la SNCF. Pour s'en convaincre, il suffit d'observer le schéma de développement qui a été mis en place dans le cadre de PROFFER Centre.

Ici, dans le cadre d'un OFP sur la région Auvergne, il y a tout lieu de penser que l'organisation à retenir ne sera guère éloignée de ce dispositif (à moins qu'il y ait une mise en place progressive et qu'un "petit" opérateur puisse se positionner sur Clermont Sud ou limiter son action à d'autres sections de lignes).

Cette situation fait qu'en dehors des agents mis à disposition transitoirement par la SNCF, les recrutements nouveaux qui interviendraient s'opéreraient dans le cadre de la convention collective nationale de travail du personnel des voies ferrées d'intérêt local.

Premières conclusions

Cette étude de faisabilité a permis de dresser un premier tableau de la problématique des dessertes ferroviaires en Auvergne. Le succès d'une organisation construite autour d'un (ou plusieurs) OFP repose sur le niveau d'appropriation que manifesteront les chargeurs régionaux vis-à-vis du nouvel outil.

Nous avons vu qu'en dehors de cas ponctuels, le rôle de l'Opérateur Ferroviaire de Proximité dans le domaine des wagons isolés est étroitement dépendant de celui de la SNCF, et cela pour longtemps encore.

Compte tenu de l'importance des wagons isolés (près de la moitié du trafic), il conviendra de rester très pragmatique en démarrant l'expérience progressivement. **Le secteur de Clermont Sud paraît être un terrain d'expérience intéressant**, notamment si la SNCF acceptait de créer un train Clermont-Ferrand – Tarascon – Miramas – Fos.

Mais, quel que soit le secteur retenu, **il est impératif que les chargeurs dépassent le stade du constat et s'engagent véritablement dans une démarche novatrice**. C'est une condition nécessaire pour qu'il y ait une nette amélioration des services offerts allant de pair avec une réduction des coûts de desserte.

La mise en place de PROFFER Auvergne est la suite logique de cette étude de faisabilité ; la région disposera ainsi de l'outil qui permettra d'approfondir la réflexion engagée et de construire l'opération. Parallèlement, à l'instar de ce qui vient d'être décidé en région Centre, il y aurait lieu de **créer une Société** qui pourrait, en s'appuyant sur la SNCF pendant la phase de démarrage, se donner les moyens matériels et humains permettant la mise en œuvre du projet.