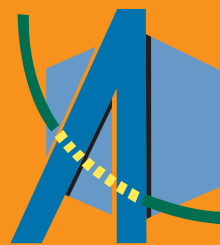


Infrastructures AQUITAINE

LETTRE DES CCI D'AQUITAINE

Juin
2010
N°18



CRCI AQUITAINE

GRANDS PROJETS DU SUD-OUEST (GPSO)

Le Comité de Pilotage des GPSO, qui s'est réuni le 31 mai 2010, a retenu l'ensemble du fuseau des GPSO. Celui-ci va être soumis au Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer pour approbation.

Des ajustements du fuseau ont été apportés dans les Landes (au niveau d'Uchacq-et-Parentis) et dans l'ouest du Tarn-et-Garonne. En sortie sud de Bordeaux et au niveau de Préchac (Gironde), le fuseau retenu le 11 janvier 2010 reste inchangé. Un fuseau a été défini dans le Tarn-et-Garonne et la Haute-Garonne.

Le programme des études et de la concertation, mis en place jusqu'au Comité de pilotage prévu avant l'été 2011, répond à quatre grands objectifs :

- la définition du programme de chaque gare TAGV (train apte à la grande vitesse) et halte SRGV (services régionaux à grande vitesse),
- la définition d'un tracé dans une bande de 500 mètres maximum,
- la définition des fonctionnalités des lignes nouvelles et de leurs conditions d'exploitation,
- l'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Hendaye.

Pour cette nouvelle étape, la concertation avec les acteurs locaux va se poursuivre afin de répondre encore davantage aux préoccupations et enjeux des territoires :

- nouvelles thématiques pour les groupes de travail (infrastructures/réseaux, gares, ligne existante Bordeaux-Hendaye...),
- création de comités spécifiques « gares »,
- renforcement de la concertation de proximité.

Le rapport de Marie-Line Meaux, médiatrice nommée par le Premier ministre, sur la section du projet de ligne nouvelle comprise entre le sud marais d'Orx et la frontière franco-espagnole (environ 45 km), a identifié les contraintes spécifiques d'insertion. Il a permis de proposer, compte tenu des enjeux territoriaux, des **recommandations très précises que RFF devra mettre en oeuvre** pour l'insertion de la ligne nouvelle au Pays Basque.

Pour en savoir plus :
www.gpso.fr/rapport_mediationPB_complet_maioi0.pdf

RN21 DE LIMOGES AUX PYRÉNÉES

L'association EURO21 a organisé, le mardi 15 juin 2010, une rencontre entre les Chambres de Commerce et d'Industrie et les parlementaires des départements traversés par la RN21 qui relie Limoges à Tarbes (voir carte dessous).

Au cours de cette réunion, l'association a présenté les principaux résultats de l'étude socio-économique effectuée par Egis – Mobilité.

L'ensemble des parlementaires a reconnu la nécessité et l'urgence d'une mobilisation forte pour la mise à 2x2 voies de la RN21, en association avec le monde économique. Ceci dans l'intérêt du développement économique et de l'aménagement du territoire et pour une complémentarité avec la traversée centrale des Pyrénées (cadre des projets d'intérêt intermodaux nord-sud).



Les Chambres de Commerce et d'Industrie ont demandé aux sénateurs et députés présents, d'intervenir lors du débat parlementaire qui va se tenir dans les prochaines semaines, en faveur de **l'inscription de la mise à 2x2 voies de la totalité de la RN21 au Schéma National des Infrastructures de Transport**.

Les parlementaires concernés devraient créer une association pour défendre la réalisation de cet axe.

Par ailleurs, des démarches auprès des concessionnaires d'autoroutes potentiels vont être poursuivies et renforcées.

EDITO

Ecrivons le futur !

C'est comme dans la publicité diffusée en ce moment à la télévision par une célèbre marque de sport à l'occasion du mondial de football. Wayne Rooney va-t-il se faire tacler et terminer sa carrière dans une caravane ou va-t-il marquer un but décisif et être anobli par la reine d'Angleterre ? A lui d'écrire son futur... A nous d'écrire celui de l'Aquitaine !

Si nous ne construisons pas aujourd'hui les infrastructures ferroviaires et routières dont notre région a besoin, nous perdrons la partie économique et surtout environnementale. Le secteur des transports représente un quart des gaz à effets de serre en Aquitaine, dont plus de 90 % sont dus aux camions qui engorgent nos routes. Or cette pollution routière ne cesse de croître, en dépit de l'engagement du Grenelle de l'environnement de les réduire de 20 % d'ici 2020.

Pourtant, il existe des stratégies alternatives, ici et maintenant. La Chambre régionale de commerce et d'industrie et le réseau des CCI d'Aquitaine militent pour la décongestion routière de la façade atlantique et pour l'équité territoriale en matière d'accès aux infrastructures.

L'objectif est simple : favoriser le report modal des marchandises de la route vers le chemin de fer.

Cette lettre fait le point sur les matchs qui restent à jouer :

- 1) la mise à 2 x 2 voies de la RN 21 entre Limoges et les Pyrénées qui doit être inscrite bientôt au Schéma National des Infrastructures de Transport ;
- 2) les avancées de la Ligne à Grande Vitesse et les Grands Projets du Sud-Ouest dont le fuseau va être soumis pour approbation au ministère de l'Écologie ;
- 3) la création d'au moins un Opérateur Ferroviaire de Proximité autour de zones spécifiques.

Faisons preuve d'esprit d'équipe. N'attendons pas qu'il soit trop tard pour rejouer le match. Ensemble, agissons pour l'Aquitaine de demain !

Jean-Marie Berckmans,
Président de la CRCI Aquitaine





Analyse des besoins et des attentes à court et moyen termes de transports durables sur les courtes distances par bassin d'activités
Les Opérateurs Ferroviaires de Proximité
En région AQUITAINE
Rapport final - 11 mai 2010

413, Avenue Gaston Berger - 13625 Aix-en-Provence Cedex 01 - Tel. 04 42 26 65 60

La France à travers le Grenelle de l'Environnement s'est fixé comme objectif de réduire les émissions de gaz à effets de serre de 20 % d'ici 2020.

Le Conseil régional d'Aquitaine, dans le cadre du Schéma Régional des Infrastructures de Transport en Aquitaine, a défini des objectifs ambitieux en matière de report modal, de réduction des gaz à effets de serre, notamment en provenance du transport routier de marchandises.

Pour répondre à ces enjeux importants, la Cellule Economique Régionale des Transports en Aquitaine (CERTA), qui regroupe tous les acteurs aquitains du transport, a recherché les conditions dans lesquelles il serait possible de créer un ou des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) en Aquitaine. Ceci permettra de massifier le fret émanant d'un territoire.

Cette étude a été réalisée par le cabinet Jonction.

La mise en œuvre par la SNCF du plan Fret en 2003, suivie en 2009 par la définition du Schéma directeur pour un nouveau transport écologique de marchandises a pour conséquence, dans la grande majorité des régions françaises, la disparition d'une partie des trafics en wagons isolés.

Dans nombre de territoires, les conséquences ont été lourdement ressenties, notamment au regard du rôle que pouvait jouer le rail dans le développement, voire le maintien de certaines activités économiques.

Des changements sont intervenus dans la structure des flux. Ils sont liés à l'affaiblissement des volumes transportés dans les secteurs jugés jusque là très importants de l'activité ferroviaire. Ceci conduit à se pencher plus spécialement sur la partie terminale des acheminements.

La question qui se pose donc est de concilier développement des transports, développement économique et développement durable en Aquitaine pour les wagons isolés sur des trajets « courte distance ».

Il est apparu que la meilleure manière de traiter dans des conditions optimales cette partie du paquets, consiste à mettre en place des organisations décentralisées fonctionnant avec les milieux économiques locaux. Cela existe dans les pays nord américains, en Suède ou en Allemagne.

Le rôle des OFP est de :

- mutualiser les moyens,
- créer des synergies locales pour organiser la massification de fret émanant d'un territoire,
- rapprocher le transport ferroviaire du tissu économique local.

DEUX PRINCIPES DÉTERMINENT LE CADRE DE L'INTERVENTION DES OFP

- L'autonomie économique : ce critère est déterminant car il participe à la viabilité et à l'efficacité de ces derniers,
- le partenariat entre chargeurs et opérateurs: il est alors source d'innovation permanente et d'adaptation constante aux besoins du marché.

LEUR COEUR DE MÉTIER RECOUVRE QUATRE SERVICES :

- la collecte et la distribution essentiellement de wagons conventionnels pour le compte des entreprises ferroviaires majeures, d'un autre opérateur ferroviaire de proximité ou pour son propre compte,
- la réalisation de dessertes terminales pour les trains complets des entreprises ferroviaires majeures (le dernier kilomètre au moindre coût),
- l'exécution de trains entiers sur des courtes distances (moins de 150 km),
- éventuellement la gestion de l'infrastructure ferroviaire, l'entretien et la maintenance de lignes secondaires du Réseau ferré national (lignes sans voyageurs) par délégation de RFF et la gestion de l'infrastructure sur le réseau ferré des ports.

Définition d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP).

Les Opérateurs Ferroviaires de Proximité sont des structures qui regroupent plusieurs acteurs dont des chargeurs, des entreprises de transport, une entreprise ferroviaire voire d'autres partenaires, avec pour objectif d'organiser la massification des flux de courte distance.

Il s'agit de transporter les marchandises dans des conditions compétitives par rapport à la route, tout en réduisant l'émission de polluants.

Caractéristiques de l'Aquitaine en matière de transport de marchandises

Le secteur des transports représente 25 % des émissions de gaz à effets de serre (GES).

Plus de 90 % des émissions de gaz à effets de serre et de polluants du secteur des transports sont dus au mode routier.

Près de la moitié de ces émissions est due au transport de marchandises (poids lourds et véhicules utilitaires).

Près de 70 % des transports de marchandises sont internes à l'Aquitaine.

Objectif OFP www.objectif-ofp.org/

Créée en décembre 2009, l'association «Objectif OFP» regroupe une dizaine de membres parmi lesquels l'ACFCI, les ports, des associations professionnelles, ainsi que Réseau Ferré de France et CDC Infrastructure, filiale de la Caisse des dépôts.

Ses membres contribuent à la création d'OFP dans les territoires et les ports, comme il en existe dans d'autres pays, où ils drainent jusqu'à 25 % du tonnage transporté.

EN AQUITAINE, SIX ZONES POURRAIENT ACCUEILLIR UN OFP

A partir des données de trafic de marchandises, des installations terminales embranchées utilisées ou pouvant être réactivées, l'étude menée par la CERTA montre qu'il existe six zones propices au trafic ferroviaire traité par OFP.

Ces six zones peuvent être définies de la manière suivante :

- **zones au trafic ferroviaire important sur lesquelles la mise en place d'un OFP pourrait se limiter autour d'une activité de « terminaliste » :**

métropole de Bordeaux, autour des activités portuaires notamment, point frontalier d'Hendaye,

- **zones desservies par le fer mais dont la desserte reste aujourd'hui fragile :**

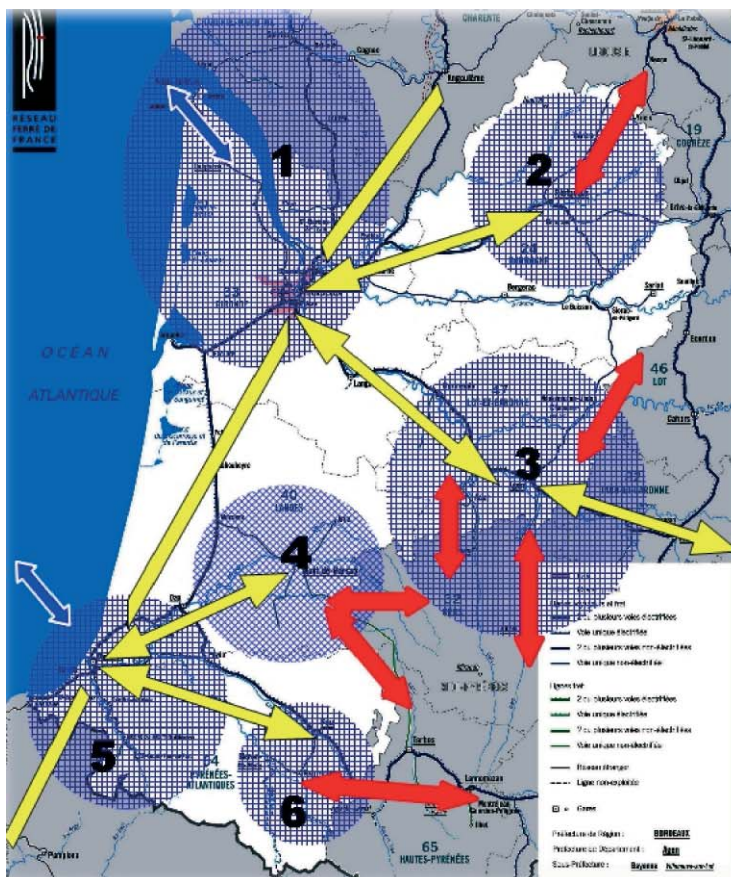
Mont de Marsan, Agen-Vallée de la Garonne,

- **zones desservies par le fer pour le compte de quelques chargeurs :**

Périgueux, Pau-Lacq.

L'Aquitaine, vaste région par sa superficie, présente des atouts et des contraintes quant à la problématique des flux de fret ferroviaire :

- des filières fortes et structurées, mais abandonnées par le fer (ex : chimie, carrières et matériaux de construction, filière bois),
- des territoires industriels mais entourés de départements au poids économique modeste,
- des points nodaux de fixation des flux mais reliés par des voies routières performantes fragilisant d'autant plus l'offre ferroviaire,
- des acteurs ferroviaires présents mais en attente d'une lisibilité dans l'exploitation du réseau ferroviaire.



Approche des potentialités par Zones

Les logiques de desserte et de rabattement

6 zones

6 logiques

6 approches différentes

Combien d'OFP ?

2 zones en façade portuaire (Zones 1 et 5)

4 zones, porte ferroviaire pour des territoires mitoyens (Zones 2, 3, 4 & 6)

L'étude met en évidence le fait que la meilleure manière de traiter les flux locaux, dans des conditions optimales, consiste à mettre en place des organisations décentralisées fonctionnant avec et au plus près des milieux économiques locaux. Il est nécessaire d'adapter la méthodologie de construction d'un OFP en impliquant et en intéressant les acteurs locaux.

La mise en oeuvre de ces démarches se formalise sous forme d'ateliers du fret ferroviaire en Aquitaine. Ceci afin de déterminer au mieux le dimensionnement du projet, qui dépend du volume et de l'équilibre des flux dans le temps et dans l'espace.

Ces ateliers auront quatre objectifs majeurs :

- **Informers les acteurs** (chargeurs, transporteurs, collectivités, ...) sur les nouveaux enjeux et les opportunités du trafic ferroviaire de marchandises, compte tenu des évolutions du secteur,
- **Recueillir les potentialités** (acteurs intéressés, volumes et saisonnalités, particularités locales, ...) pour la mise en place d'un OFP dans la zone de trafic,
- **Construire les ébauches structurelles et les conditions générales** (lignes et acteurs concernés, conditions à remplir), pour la mise en place d'un OFP dans la zone,
- **Disposer des éléments indispensables sur l'infrastructure** (état du réseau, offres en ITE, capacité, ...) et **des moyens à mobiliser** pour la mise au point d'une organisation fonctionnelle et du business plan prévisionnel.

LES CLÉS DE LA RÉUSSITE

Le succès des futurs Opérateurs Ferroviaires de Proximité repose sur les conditions suivantes :

- l'implication des entreprises et du tissu économique local. Ce n'est en effet que par la mutualisation des moyens et par l'engagement des chargeurs et des milieux économiques que le succès de l'entreprise pourra être au rendez-vous,
- l'implication de la SNCF qui a un rôle majeur à jouer en tant qu'opérateur historique et maître d'une organisation nationale. Bien qu'elle recentre son activité sur les grands flux massifiés, la SNCF (tout comme les nouveaux entrants), a néanmoins besoin de l'élargissement du marché généré par les nouveaux opérateurs locaux,
- l'acceptation par RFF du principe «OFP», ce qui lui permettrait de bénéficier d'un supplément de recettes lié à un développement du fret et à un abaissement des coûts d'entretien, grâce à une plus grande polyvalence du personnel de l'OFP,
- la mobilisation des cheminots. Il est essentiel que ces agents soient sollicités et associés à ces expérimentations,
- Le positionnement de la « puissance publique » au travers de l'Etat et des Régions, facilitateurs des initiatives économiques allant dans le sens du développement local.

Téléchargez l'intégralité de cette étude sur le site:

www.certa-aquitaine.org



Retrouvez tous les numéros de la lettre
"Infrastructures Aquitaine" sur le site :
www.aquieco.com,
l'observatoire économique des C.C.I. d'Aquitaine

