

Rapport à Monsieur le Premier ministre



Mars 2010

La desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes

*Propositions en faveur de l'amélioration du report modal dans le cadre des pré et post
acheminements de marchandises des ports de Marseille, du Havre et de Dunkerque*

par le député Roland Blum

Sommaire

INTRODUCTION.....	5
RESUME DU RAPPORT.....	6
PREMIERE PARTIE : CONTEXTE ECONOMIQUE ET REGLEMENTAIRE ACTUEL DE LA DESSERTE DES PORTS FRANÇAIS	8
1. LES PORTS FRANÇAIS N'ONT PAS BENEFICIE DE LA CROISSANCE SPECTACULAIRE DU TRANSPORT MARITIME DE CES 20 DERNIERES ANNEES	8
1.1. Au plan mondial	8
1.2. Au plan européen.....	9
1.3. Au plan national	9
2. POURQUOI LA MASSIFICATION DE LA DESSERTE DES PORTS FRANÇAIS EST INDISPENSABLE	10
2.1. Les attentes des armateurs et des chargeurs	10
2.2. Les objectifs de l'Etat en matière de desserte des ports et les moyens mis en œuvre.....	12
3. UNE DONNEE REGLEMENTAIRE EN PLEINE MUTATION MAIS FAVORABLE A L'AMELIORATION DE LA DESSERTE DES PORTS	14
3.1. La libéralisation des services de transport.....	14
3.2. La cession des outillages portuaires.....	15
3.3. Les nouvelles compétences des grands ports maritimes.....	16
DEUXIEME PARTIE : LA DESSERTE FERROVIAIRE ET FLUVIALE DES PORTS DE MARSEILLE, DU HAVRE ET DE DUNKERQUE : FORCES ET FAIBLESSES	18
1. LE GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE (GPMM)	21
1.1. L'hinterland et le trafic du GPMM.....	21
1.2. La répartition modale du trafic	21
1.3. La desserte ferroviaire forces et faiblesses.....	22
1.4. La desserte fluviale : forces et faiblesses.....	25
1.5. Les objectifs de croissance du port en terme de part de marché et de report modal.....	26
1.6. Actions entreprises par le port en faveur du report modal.....	28
2. LE GRAND PORT MARITIME DU HAVRE (GPMH).....	29
2.1. L'hinterland	29
2.2. La répartition modale du trafic portuaire	29
2.3. La desserte ferroviaire du port du Havre : forces et faiblesses.....	30
2.4. La desserte fluviale du Havre forces et faiblesses	31
2.5. Les objectifs de croissance du port en terme de part de marché et de report modal.....	34
2.6. Actions entreprises par le port en faveur de la dynamisation des modes non routiers	36
3. LE GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE (GPMD)	38
3.1. L'hinterland	38
3.2. La répartition modale des trafics	38
3.3. La desserte ferroviaire forces et faiblesses.....	39
3.4. La desserte fluviale : forces et faiblesses.....	40
3.5. Les objectifs de croissance du port en terme de parts de marché et de report modal.....	42
3.6. Autres pistes visant à la dynamisation de la desserte massifiée	44
4. COMPARAISON AVEC LES PORTS DE ROTTERDAM ET DE HAMBOURG	46
TROISIEME PARTIE : PROPOSITIONS	50
1. LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES NECESSAIRES A LA MASSIFICATION.....	51
1.1. Les besoins du port de Marseille concernant les infrastructures ferroviaires	51
1.2. Les besoins du port du Havre concernant les infrastructures ferroviaires	54
1.3. Les besoins du port de Dunkerque concernant les infrastructures ferroviaires	56

1.4. Intégrer les ports français dans le réseau des corridors de fret ferroviaire européen.....	59
2. LES INFRASTRUCTURES FLUVIALES NECESSAIRES A LA MASSIFICATION	61
2.1. Les besoins du port de Marseille	61
2.2. Les besoins du port du Havre	62
2.3. Les besoins du port de Dunkerque.....	65
3. RENFORCER LA QUALITE DE SERVICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET FLUVIAL DANS LE CADRE DE LA DESSERTE MASSIFIEE DES PORTS	66
3.1. Quelques mesures favorables à la desserte fluviale des ports.....	66
3.1.1. La mutualisation des Terminal Handling Charges (THC),	66
3.1.2. Autoriser les bateaux fluviaux à naviguer en zone fluvio-maritime (ZFM).....	68
3.1.3. Les procédures de dédouanement	68
3.1.4. Étendre les plages d'ouverture sur le réseau fluvial à grand gabarit.....	69
3.1.5. Disposer d'un réseau de ports intérieurs adaptés.....	70
3.2. Quelques mesures favorables à la desserte ferroviaire des ports	71
3.2.1. La mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)	72
3.2.2. Permettre la circulation de trains longs (850m, 1000m, 1500m)	74
3.2.3. Accroître la fiabilité des sillons ferroviaires	75
3.2.4. Améliorer la qualité du service de transport ferroviaire.....	76
SYNTHESE DES PROPOSITIONS PRESENTEES DANS LE CADRE DU RAPPORT.....	77
ANNEXES	81
Annexe 1 : Lettre de Mission	82
Annexe 2 : Liste des personnalités et organismes auditionnés dans le cadre du rapport.	84
Annexe 3 : Liste des sigles et acronymes employés	85
Annexe 4 : Plan du port de Marseille	86
Annexe 5 : Plan du port du Havre	88
Annexe 6 : Plan du port de Dunkerque	89
Annexe 7 : Carte de l'engagement national pour le fret ferroviaire	90
Annexe 8 : Carte du trafic de fret en France.....	91
Annexe 9 : Carte du réseau fluvial des trois ports	92
Annexe 10 : Carte des autoroutes ferroviaires.....	93
Annexe 11 : Evolution de la part modale des marchandises	94
Annexe 12 : Corridors ERTMS européens	95

Introduction

Par lettre du 10 novembre 2009, le Premier ministre m'a chargé de préparer un rapport relatif à la desserte terrestre, par les modes massifiés, des ports maritimes, en l'occurrence des grands ports maritimes de Marseille, du Havre et de Dunkerque.

Cette mission se déroulait dans le contexte de la réforme des ports et du plan de relance des ports français visant à relancer leur compétitivité. Elle avait pour but d'analyser les forces et faiblesses de la desserte ferroviaire et fluviale de l'hinterland de ces trois ports et d'identifier les moyens de leur développement. La lettre de mission rappelait également que la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, fixe comme objectif, le doublement de la part des modes non routiers dans les acheminements à destinations et en provenance des ports.

L'objectif était de disposer des conclusions de cette mission pour le 1er mars 2010.

Dans ce contexte, je me suis rendu dans chacun des trois ports pour y rencontrer les directeurs. J'ai également procédé à un certain nombre d'auditions à l'Assemblée Nationale afin d'entendre l'avis de différents acteurs de la desserte portuaire, opérateurs de transports, gestionnaires d'infrastructure, ou fédération d'utilisateurs de transport (voir liste en annexe 2). Enfin, à titre de comparaison, je me suis rendu dans deux des plus grands ports européens : Rotterdam et Hambourg.

Le ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat a mis à ma disposition les moyens matériels et humains nécessaires à l'accomplissement de la mission.

Résumé du Rapport

Aujourd'hui, 61% du trafic susceptible de pré ou post acheminement du port de Dunkerque est massifié. En revanche seuls 15% du trafic du grand port maritime de Marseille et 30% pour le grand port maritime du Havre sont transportés par la voie fluviale ou ferroviaire.

La loi *de programmation de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement* prévoit un doublement de la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports d'ici 2015. Il leur revient donc de se mobiliser en vue de l'atteinte de ces objectifs. D'autre part les ports français ont pris conscience que leur attractivité aux yeux des décideurs que sont les armateurs, les transitaires, les commissionnaires et les chargeurs, dépend non seulement de leur fiabilité, de leur qualités nautiques mais également de leur capacité à offrir une desserte massifiée de leur hinterland.

Si certains ports européens, ont des parts modales ferroviaires et/ou fluviales plus enviables que celles affichées par nos ports, c'est que pour les ports maritimes les plus importants, leur « survie » en dépendait. Le volume de trafics qu'ils opèrent pouvant les conduire à l'asphyxie, ils ont naturellement développé leur capacité de projection des marchandises à partir et en direction de leur hinterland, en misant sur les modes routiers, fluviaux et ferroviaires, cherchant à rationaliser les circulations sur leur périmètre, optimiser les taux de remplissage des navettes et, en dehors de leur périmètre, à développer les réseaux de plates-formes intérieures ainsi que les réseaux ferrés et fluviaux nationaux

Les ports français, jugés moins fiables et performants, n'ont pas connu une croissance aussi rapide que celle des grands ports nord européens, et notamment ils n'ont pas bénéficié de l'explosion du trafic de conteneurs constatée ces dernières années. En outre leur influence demeurant majoritairement limitée au territoire national, voire régional, la problématique de la massification de la desserte portuaire, ne se présente pas avec la même intensité. Les volumes à traiter sont plus modestes, les distances de pré ou post acheminement rendent structurellement la massification moins pertinente et la culture du tout routier prédomine. De surcroît le désengagement de la SNCF de certains marchés, la saturation de certaines lignes du réseau ferré national et en général l'efficacité sous optimale du système ferroviaire français ne contribuent pas non plus à favoriser le report modal.

Malgré ces faiblesses, la prise de conscience de la nécessité de développer les modes non routiers pour le transport de fret est réelle. Dotés de compétence nouvelles dans le cadre de la réforme des ports de 2008, les grands ports maritimes de Marseille, du Havre et de Dunkerque ont engagé des projets de modernisation ou de renforcement de leurs infrastructures en particulier des infrastructures ferroviaires qui leur ont été transférées récemment par Réseau ferré de France.

Les propositions formulées (listées en fin de rapport) en vue de favoriser le développement de la desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes sont de deux types. Elles visent l'amélioration des infrastructures garantissant une interface port/hinterland rationnelle et des infrastructures nationales pour qu'elles soient robustes et non saturées. La loi *de programmation de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement*, prévoit à cet égard la poursuite de projets d'infrastructures ferroviaires et fluviales déterminantes. Par ailleurs le réseau ferroviaire doit être modernisé et le fret ne doit plus, dans une perspective de développement du report modal, être systématiquement relégué au second rang des priorités

par rapport au transport de voyageurs. *L'engagement national pour le fret ferroviaire*, adopté en septembre 2009, va dans le bon sens en mettant en œuvre les conditions nécessaires à la mise en place d'un *réseau ferroviaire orienté fret*. L'inscription des ports sur la carte des corridors de fret européens, au même titre que d'autres grands ports européens serait souhaitable.

Les services de transport terrestre doivent par ailleurs également être améliorés afin de satisfaire la demande. Il sera toujours plus facile de faire transporter un chargement par un camion, appelé au moment où la marchandise est prête, que de préparer le volume suffisant de marchandises dans les délais prévus pour le charger une navette fluviale ou ferroviaire. Étant donné la très grande compétitivité du mode routier, la qualité de service et le coût des modes ferroviaires et fluviaux doivent être encore améliorés. À cet égard, diverses mesures peuvent être préconisées : améliorer pour les conteneurs utilisant les modes ferroviaire et fluvial la possibilité d'assurer les formalités de passage en douane, permettre aux bateaux de naviguer sur le réseau magistral en dehors des heures de bureau, augmenter la compétitivité du transport ferroviaire en prévoyant la possibilité de faire circuler des trains longs, limiter la réglementation applicable aux bateaux fluvio-maritime aux règles nécessaires à leur sécurité. Les ports ont également leur rôle à jouer pour inciter au report modal en favorisant avec l'ensemble des acteurs concernés l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité ou en persuadant les opérateurs de terminaux ou les armateurs de mutualiser les coûts de manutention pour les rendre neutres vis à vis du mode de transport terrestre retenu. Ils peuvent aussi participer activement à la structuration du réseau des plates-formes intérieures qui contribuent à la qualité de la chaîne de transport. Enfin il paraît nécessaire que le transport ferroviaire améliore sa qualité de service en recherchant la satisfaction du client. Cela passera également par l'attribution par Réseau ferré de France de sillons de qualité.

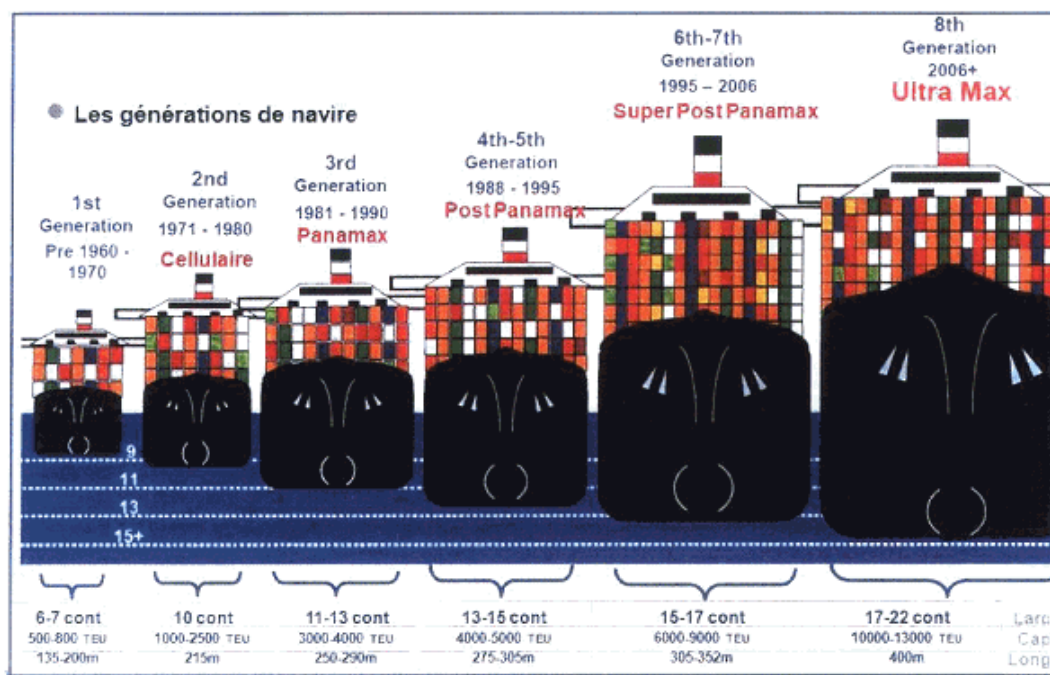
Première partie : Contexte économique et réglementaire actuel de la desserte des ports français

1. Les ports français n'ont pas bénéficié de la croissance spectaculaire du transport maritime de ces 20 dernières années

1.1. Au plan mondial

Le commerce maritime mondial a connu une dynamique particulièrement forte depuis 20 ans. La libéralisation des échanges, le développement rapide des pays émergents, les nouvelles technologies logistiques et le phénomène de concentration des entreprises ont conduit à ce qui a été appelé « l'explosion du transport maritime ». En 1960, un milliard de tonnes de marchandises étaient transportées par la mer contre 8 milliards en 2007. Le trafic de conteneurs, quant à lui, est passé de 200 millions de tonnes en 1985 à plus d'un milliard de tonnes en 2006. Augmentant de 12% de 2000 à 2008, le nombre de conteneurs transportés atteint, en 2008, 520 millions conteneurs équivalent vingt pieds (EVP).

La capacité des lignes maritimes sur les principales routes commerciales s'est adaptée à cette demande. Les ports se sont fortement développés, multipliant les investissements pour rester dans la course mondiale. Les pétroliers connaissent le gigantisme depuis les années 1970, les navires porte conteneurs ont vu leur capacité multipliée par dix en 40 ans. Les Ultra Max en circulation depuis 2006, peuvent transporter entre 10 000 et 13 000 EVP contre 1000 à 2 100 EVP pour la génération des navires des années 70. Les ports ont dû s'adapter à l'accueil de tels géants des mers aussi bien pour réaliser l'interface mer-port que pour la desserte port-hinterland. Un navire ultra max de 10 000 EVP nécessite en effet l'équivalent de 5000 camions pour acheminer les marchandises qu'il transporte.



Depuis 2008, la croissance du transport maritime mondial a connu cependant une inflexion en raison de la crise économique mondiale fortement ressentie dans ce secteur.

1.2. Au plan européen

De 2000 à 2007, les ports européens ont connu une croissance moyenne annuelle de 4,2%, tandis que les ports français, ont connu une croissance limitée à 1,3% sur la période. En règle générale les ports français ont moins capté de trafics et ont perdu des parts de marché sur cette période. Depuis la survenue de la crise en 2008, les ports français ont, en moyenne, un peu moins "souffert".

TAUX DE CROISSANCE DES PARTS DE MARCHÉ DES PORTS EUROPEENS ET FRANCAIS

	Ports européens		Ports français	
	trafic total	conteneurs	trafic total	conteneurs
2004-2007	+ 4,2 %	+ 9,7 %	+ 1,3 %	+ 5,5 %
2008-2009	- 15 %	- 17 %	- 12 %	- 17 %

Source : MEEDM PTF4

Le classement des ports européen, en comparant le trafic total sur l'année 2009, s'établit ainsi :

1. Rotterdam (Pays Bas)
2. Anvers (Belgique)
3. Hambourg (Allemagne)
4. Marseille (France)
5. Le Havre (France)

Le grand port maritime de Dunkerque arrive au 10ème rang des ports européens.

1.3. Au plan national

La situation de déclin relatif de l'influence des ports français depuis l'explosion du commerce maritime, s'explique par leur manque de compétitivité et de fiabilité qui a lourdement pesé dans leurs résultats. La croissance de leur activité est donc restée mesurée en raison de la dégradation relative des trafics vrac liquides (produits pétroliers) et solides mais surtout du trafic des conteneurs.

Le trafic du port de Marseille, premier port français avec 83 Mt en 2009, en raison de l'importance des produits pétroliers, a vu sa part de marché sur la façade méditerranéenne se dégrader (20% de part de marché) au fur et à mesure de la montée en charge de ports concurrents en Espagne et en Italie. Depuis 2008, les mouvements sociaux faisant suite à la réforme portuaire et la crise économique mondiale, pèsent lourdement sur les résultats du port qui perd 13,3% de son trafic en 2009 par rapport à l'année 2008, pourtant déjà considérée comme une année difficile. Le trafic de conteneurs en 2009 s'établit à 877 000 EVP.

Le port du Havre, deuxième port français en tonnage, avec 73 Mt en 2009, s'est développé davantage que celui de Marseille ces dernières années. Sa part de marché sur le « range Nord », s'était dégradée suite notamment au retard dans la livraison des premiers terminaux de Port 2000. Elle se situe aujourd'hui à environ 6,4%. Premier port français pour le trafic de conteneurs, il traite 60% des conteneurs des ports français, soit 2 240 000 EVP en 2009. La crise a fait perdre, au port, 8,5% de trafic total entre 2008 et 2009.

Troisième port maritime de France, le port de Dunkerque, spécialisé dans le vrac solide (minerais et charbon), a réalisé en 2008 un trafic total de 57,7 Mt, en croissance continue depuis sept ans. En 2009 le port a traité 45Mt, perdant ainsi 22% de trafic notamment en raison de la crise du minerai. Le trafic de conteneurs reste à ce stade relativement marginal (212 424 EVP en 2009).

2. Pourquoi la massification de la desserte des ports français est indispensable

2.1. Les attentes des armateurs et des chargeurs

Les ports ne sont pas décideurs s'agissant des navires qui accostent chez eux, ils n'organisent généralement pas non plus les services de transport terrestre, mais tout en n'étant qu'un maillon de la chaîne de transport, les décideurs les jugent au vu de la qualité de l'ensemble de celle-ci.

Pour le transport de vrac, le choix du port relève en général du chargeur qui optimise l'ensemble de la chaîne logistique.

Pour les conteneurs, les armateurs interviennent fréquemment dans le choix du mode de transport terrestre adopté pour effectuer le pré ou post acheminement (cette organisation est appelée "carrier haulage"). Le choix du mode de transport terrestre peut également relever du transitaire qui organise pour le compte du chargeur le transport porte à porte des marchandises (cas du "merchant haulage"). En tout état de cause le choix du mode de desserte terrestre retenu dépend de l'offre de transport terrestre en présence.

Le choix lui-même des ports en dépend en partie. Les armateurs « opèrent une présélection des ports entre ceux qui peuvent accueillir les grands services Est-Ouest et capteront l'ensemble du trafic futur des conteneurs, et ceux dont la capacité d'accueil reste limitée. Face à des navires de plus en plus grands, qui effectuent de moins en moins d'escales, le nombre de conteneurs à traiter est devenu très élevé, avec plusieurs milliers de mouvements de chargement et de déchargement. Les ports, en lien avec les manutentionnaires, doivent mettre en œuvre les interfaces qui peuvent faire transiter ces volumes dans un délai très court, afin d'éviter la saturation du terminal. Les ports modernes se dotent de terminaux, mais aussi de liaisons avec leur hinterland, capables d'absorber des volumes très importants de marchandises. [...] La qualité des interfaces avec les modes terrestres et la performance de desserte des territoires sont devenues pour les ports des questions cruciales : les ports doivent être en mesure de garantir un acheminement terrestre à moindre coût dans les meilleures conditions de capacité, de fréquence, de rapidité et de fiabilité. »¹

¹ Rapport de la Cour des comptes « Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action » (2006)

Si pendant des années, les grands ports du range nord (ports allant du Havre à Hambourg) ont connu une croissance importante basée notamment sur une offre de capacité toujours plus importante de leurs terminaux maritimes et sur la desserte massifiée de leur hinterland, certains prévisionnistes, essentiellement avant la crise, estimaient que des compagnies maritimes sont susceptibles de chercher à créer des hubs dans des ports « secondaires », qui se caractérisent par une disponibilité des terminaux (et offrent un délai de traitement des marchandises plus réduit), disposent encore de réserves foncières et permettent un acheminement des marchandises massifié non congestionné. Ce phénomène de "déconcentration" pourrait bénéficier aux ports français à condition que l'offre de transport proposée aux opérateurs soit attractive.

De même dans le scénario souhaité par les ports méditerranéens, les navires opérant la route Asie-Europe (passant par Suez et Gibraltar) qui ne s'arrêtaient quasiment pas en Méditerranée, afin de desservir directement les ports du range nord, pourraient adopter de nouvelles pratiques. Cela peut ouvrir de nouvelles perspectives à nos ports, notamment à celui de Marseille qui souhaite devenir la "porte sud de l'Europe" c'est à dire un port d'hinterland. Toutefois ce scénario n'est envisageable que si les flux ont la possibilité de poursuivre leur route pour atteindre le cœur économique de l'Europe.

La question de la desserte massifiée est donc bel et bien centrale pour le développement de nos ports. C'est une question de concurrence inter-portuaire et d'attractivité vis à vis des opérateurs. Les plus grands ports d'Europe faisant face à une concentration et une saturation de leurs équipements et de leur desserte, ont pour priorité d'optimiser les flux sur le périmètre portuaire et d'exploiter l'ensemble des modes de transports pertinents pour éviter l'asphyxie du port par les marchandises. Les ports français, qui ont aussi leur carte à jouer, ne disposent pas encore des volumes de trafics nécessaires pour que le secteur privé organise spontanément une offre de transport massifiée suffisante. L'hinterland peu profond qui est le leur, conduit encore à privilégier largement le mode routier. Plus de 80 % des conteneurs des ports de Marseille et du Havre sont acheminés par la route. Leur priorité consiste à ce stade à moderniser le réseau de transport sur leur périmètre (essentiellement pour le transport ferroviaire) et à susciter le développement de l'offre de transport massifiée.

REPARTITION MODALE DES TRAFICS TERRESTRES DES CONTENEURS

(en % du nombre de conteneurs EVP-2007)

	Hambourg	Rotterdam	Anvers	Le Havre	Marseille	Dunkerque ²
Fluvial	2%	30%	32%	9%	4,7%	4,99%
Ferroviaire	34%	11%	8%	5%	13,7%	4,37%
Routier	64%	59%	60%	86%	81,6%	90,62%

Sources : projets stratégiques du GPMH, du GPMD et du GPMM

² La part modale du conteneur doit être relativisée, compte tenu du faible volume de trafic de conteneurs du GPMD

2.2. Les objectifs de l'Etat en matière de desserte des ports et les moyens mis en œuvre

Depuis dix ans³, la politique des transports de l'Etat français vise à un rééquilibrage des modes de transport pour l'acheminement du fret. Cette politique n'a pas permis d'infléchir la part modale de la route qui demeure largement prépondérante. Les interventions externes par le biais d'aides de l'Etat parviennent à faire émerger des offres de service de transport combiné ou à les faire perdurer (aide au lancement de nouveaux services, aide "au coup de pince" (c'est à dire à l'opération de chargement/déchargement de la boîte, programme d'aide communautaire au transport combiné "Marco Polo"...), mais le transport combiné n'a pas pu trouver les conditions d'un développement autonome

Le changement climatique et les objectifs de limitation des émissions de gaz à effet de serre relancent l'intérêt porté par le gouvernement au transport de fret ferroviaire et fluvial. La **Loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement**⁴ adoptée le 3 août 2009, considérant que les ports constituent un lieu de concentration des trafics de marchandises, fixe ainsi l'objectif de *doubler la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports d'ici 2015*. Cet objectif constitue une orientation pour l'ensemble des acteurs du transport, et les ports à ce titre, l'intègrent dans leurs projets stratégiques.

Dans la pratique, les objectifs de part modale seront définis par port pour tenir compte de la situation de chacun d'entre eux ; Dunkerque en particulier ne saurait doubler sa part modale, le ferroviaire excédant déjà 51%.

Il convient de noter par ailleurs que cet objectif ne concerne pas l'ensemble du trafic portuaire. En effet, le trafic roulier, le trafic de transbordement et ceux qui font l'objet de transformations locales sur la zone industrielle du port (appelés trafics internes) ne sont pas concernés. L'objectif de doublement porte uniquement sur la "part de trafic susceptible de faire l'objet d'un pré ou post acheminement"⁵.

La loi "Grenelle de l'environnement" du 3 août 2009 prévoit les orientations suivantes, destinées à créer des conditions favorables au report modal :

- L'Etat accordera en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires.
- Un programme de régénération du réseau ferroviaire et de sa modernisation sera engagé, le programme de régénération obtenant des moyens supplémentaires par rapport au plan de renouvellement des voies ferrées 2006-2010, pour atteindre un niveau de 400 M€ par an en 2015,
- Un programme de modernisation du réseau ferré national sera élaboré afin de faire émerger un système de transport de fret de qualité sur des axes prioritaires où le fret bénéficiera de sillons performants et stables, prenant notamment en compte l'intérêt des chargeurs,
- Les deux principaux axes Nord-Sud du réseau ferroviaire seront aménagés afin de permettre la circulation de trains longs d'au moins 1000m,

³ Loi du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable

⁴ Loi n° 2009-967 du 3 août 2009

⁵ Trafic total auquel sont retranchés les trafics faisant l'objet d'un transbordement maritime (feeder), les trafics rouliers (roro) et ceux qui font l'objet de transformation locale sur la zone industrielle du port (appelés trafics internes). En revanche la part de trafic acheminée par oléoduc est incluse.

- Un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence sera développé, 50M€ de financements publics étant prévu pour l'adaptation des infrastructures,
- La création des plateformes multimodales de fret classique ou à grande vitesse de fret fera l'objet d'un financement de 50M€
- Des dotations du budget de l'Etat encourageront le recours au transport combiné,
- Le soutien de l'Etat à la batellerie sera maintenu et portera prioritairement sur la création d'entreprises et la construction et la modernisation de la flotte fluviale,
- Le gouvernement s'engage à remettre au Parlement, dans les six mois, un rapport portant notamment sur la nécessité de la régénération du réseau fluvial magistral à vocation de transport de marchandises.

Par ailleurs le coût du transport routier sera plus élevé dès 2011, une éco-taxe sur les poids lourds étant créée⁶.

En dehors de la loi phare du "Grenelle de l'environnement", l'Etat a également pris des mesures favorables au développement du fret ferroviaire, en adoptant en septembre 2009 ***l'engagement national pour le fret ferroviaire***, doté d'une enveloppe de 7 Mds €

L'Etat considère que la croissance des modes respectueux de l'environnement doit être soutenue. Elle devrait être assurée à 85% par le mode ferroviaire ; le mode fluvial y contribuant pour 15%. L'engagement national pour le fret ferroviaire prévoit, pour y parvenir, plusieurs orientations :

- favoriser la desserte ferroviaire des ports, par une programmation spécifique accélérée des opérations d'infrastructure déjà prévues et en suscitant la création d'opérateurs ferroviaires portuaires;
- créer un réseau ferroviaire orienté fret, en s'engageant sur la qualité des sillons, le niveau de fiabilité de l'infrastructure et l'amélioration de son exploitation ;
- supprimer les goulets d'étranglement qui nuisent au développement du trafic de fret, en particulier dans la région lyonnaise ;
- doubler le transport combiné de marchandises, en augmentant en particulier l'aide à l'exploitation du transport combiné de 30%.
- créer des opérateurs ferroviaires de proximité, en achevant en particulier le cadre juridique susceptible de faciliter leur émergence.
- améliorer les services offerts aux transporteurs par RFF, en créant un véritable service client au sein de RFF et en prévoyant le cas échéant des pénalités en cas de non respect des accords de qualité passés entre RFF et les entreprises ferroviaires.

L'Etat a par ailleurs consenti aux grands ports maritimes un effort supplémentaire de 174 M€ venant doubler pour la période 2009-2013, les crédits inscrits au contrat de projet Etat-Région ; ces crédits sont notamment affectés à des investissements permettant l'entretien et la modernisation des réseaux ferroviaires et fluviaux portuaires ainsi qu'à la mise en place de plateformes multimodales.

⁶ à raison du coût d'usage du réseau routier national métropolitain non concédé et des voies des collectivités territoriales susceptibles de subir un report de trafic.

3. Une donne réglementaire en pleine mutation mais favorable à l'amélioration de la desserte des ports

3.1. La libéralisation des services de transport

Le champ de compétence des ports autonomes ainsi que le contexte réglementaire peu libéral régissant le transport ferroviaire et fluvial jusqu'à présent n'ont sans doute pas constitué un environnement favorable au développement d'un transport massifié à partir et à destination des ports, ces vingt dernières années. Mais sous l'impulsion des directives européennes notamment, l'environnement réglementaire en matière de transport, en France, a connu une transformation en profondeur dont les nouvelles potentialités n'ont pas été encore entièrement explorées à ce jour par le jeu de la concurrence.

La libéralisation du transport fluvial

Sur le plan économique, la libéralisation complète du secteur du transport fluvial en 2000 a fait évoluer positivement l'image et les perspectives attachées à ce mode de transport, et a contribué à la forte augmentation des trafics constatée depuis 1997. Elle a entraîné la modernisation des pratiques professionnelles des entreprises, qui se sont adaptées relativement rapidement et globalement à la logique contractuelle des relations avec les courtiers et chargeurs.

S'agissant de la flotte fluviale, un plan d'aide à la modernisation a été mis en œuvre par le Gouvernement pour la période 2008-2012. D'un montant de 16,5 Millions d'euros, il vise à conforter le transport fluvial sur le plan environnemental avec des aides aux économies d'énergie, à améliorer la productivité et à répondre aux besoins des filières émergentes, par la construction de nouvelles unités. L'accès des bateaux fluviaux aux estuaires et ports maritimes français est astreint à certaines règles, notamment en matière de pilotage ou restrictives par rapport aux navires. Fin 2010⁷, l'âge limite permettant aux équipages de bateau d'obtenir la licence de patron pilote pour naviguer sur la Seine en aval de Rouen ou pour traverser le golfe de Fos notamment, sera repoussée.

Par ailleurs, le système des THC (terminal handling charges), fixé par les armateurs, défavorise le mode fluvial par rapport aux autres modes terrestres dans les ports maritimes français, contrairement à ce qui se passe dans certains ports étrangers. Ces spécificités françaises nécessiteraient d'être modernisées.

La libéralisation du transport ferroviaire

S'agissant du ferroviaire, les évolutions sont encore plus récentes. La libéralisation pleine et entière du trafic de fret ferroviaire est intervenue en 2006 en application des directives

⁷ Décret n° 2009-1360 du 5 novembre 2009 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer

européennes appelées « paquets ferroviaires »⁸. Il est ainsi possible pour toute entreprise ferroviaire disposant de la licence et d'un certificat de sécurité, de circuler sur le réseau ferré national français et d'y offrir sa force de traction. Fin 2009, alors que le trafic fret de la SNCF continuait de décroître⁹, environ 12% du marché, en tonnage de fret ferroviaire, étaient détenus par sept entreprises¹⁰ qualifiées de « nouveaux entrants ». Leur part de marché n'était pourtant que de 1% en 2006.

Malgré l'emprise naturelle de la SNCF, l'on peut raisonnablement penser que la concurrence et le nouveau cadre réglementaire relatif à la régulation du transport ferroviaire¹¹, permettront à l'avenir une progressive dynamisation de ce mode de transport massifié.

Actuellement les nouveaux services ferroviaires offerts concernent généralement des services de train complet¹².

Autre évolution de l'organisation du marché ferroviaire, les sillons ferroviaires, qui ne pouvaient être sollicités que par des entreprises ferroviaires peuvent être réservés désormais par des « candidats autorisés » autres que des entreprises de transport. Cela signifie que des opérateurs tels que les ports maritimes, peuvent organiser des services de fret ferroviaire en réservant des sillons auprès de RFF et en sélectionnant un transporteur pour opérer le service voulu.

3.2. La cession des outillages portuaires

La réforme des ports maritimes est engagée depuis une quinzaine d'année, depuis la réforme de la manutention portuaire conduite en 1992. Mais le décrochage des ports français vis-à-vis des autres ports européens s'étant poursuivi, un nouveau volet de la réforme a été mis en œuvre visant à rapprocher l'organisation des ports français de celle des ports du Nord, dont la croissance a été spectaculaire. Ainsi en 2008, la réforme portuaire¹³ s'est traduite par une redéfinition du périmètre d'action des ports vis à vis des opérateurs privés.

Pour remédier au manque de productivité et par conséquent de compétitivité des ports, la loi permet aux opérateurs privés de se porter acquéreur des activités d'outillage (schéma du landlord port). Incités à investir dans les ports, les opérateurs sont ainsi intéressés à leur développement, à l'adéquation des services qu'ils offrent aux besoins qui s'expriment sur la place portuaires et à la rentabilité de leur activité. Ceci est facilité notamment par la visibilité de ces opérateurs sur leur activité, la simplification des chaînes de commandement mais nécessite, la loi l'ayant prévu ainsi, le transfert des contrats de travail des personnels grutiers vers leurs nouveaux employeurs, selon des procédures et à des conditions qui ont été mise au point au cas par cas au sein de chaque port.

S'agissant de la desserte portuaire, cette évolution n'est pas neutre ; en effet elle permet aux opérateurs privés de bénéficier de services plus rapides, plus performants et plus fiables contribuant à fluidifier l'ensemble de la chaîne de transport. Le transit time, cher aux opérateurs maritimes, devrait être amélioré sous l'effet conjugué des investissements consentis

⁸ La libéralisation du fret ferroviaire dans la réglementation française relève du décret 2003-194 du 7 mars 2003 et de la loi 2006-10 du 5 janvier 2006 relative au développement et à la sécurité des transports

⁹ Les t.km ont diminué de 40% de 2004 à 2009. En 2008 l'activité de fret ferroviaire produit 40,6Gt.km, dont 36 pour la SNCF.

¹⁰ Veolia cargo France, Euro cargo rail, Colas rail, B cargo, CFL cargo, VFLI et europorte 2.

¹¹ Loi 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des services ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports

¹² Convois d'au moins 20 wagons ne nécessitant pas de remaniement.

¹³ Loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire

pour moderniser les terminaux et de l'efficacité accrue de l'activité de manutention. Par ailleurs, dans une logique de marché, le bon dimensionnement des équipes et moyens matériel à consacrer au chargement d'une barge fluviale, par exemple, peut rendre le coût de ces modes à nouveau attractif.

Les opérateurs peuvent, en outre, en fonction de leur intérêt économique, envisager d'intégrer encore davantage leurs activités en adjoignant aux services d'outillages, des services logistiques ou de transport (intégration verticale), renforçant ainsi davantage la synergie des activités intégrées. C'est précisément une des forces du transport combiné offert à Rotterdam et à Anvers.

3.3. Les nouvelles compétences des grands ports maritimes

En 2010, les acteurs des places portuaires, se trouvent encore dans une période transitoire, celle de la mise en œuvre des nouveaux partages de responsabilité qui sont en cours entre acteurs institutionnels et acteurs économiques, tout en étant soumis à de nouveaux objectifs de politique publique dont les effets ne se feront, eux aussi, sentir que progressivement dans les années qui viennent. De surcroît, la réforme portuaire a également fait évoluer la gouvernance des ports.

Les ports autonomes, devenus « grands ports maritimes », en 2008, se sont recentrés sur leurs activités régaliennes (police portuaire notamment), les infrastructures, les ouvrages d'accès ainsi que l'aménagement du domaine portuaire.

En terme de desserte, de nouvelles missions leur sont attribuées¹⁴ :

- les GPM sont chargés de « la construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment ...des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale »,
- et de « la promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ».
- en outre un GPM « peut exercer, notamment par l'intermédiaire de prises de participations dans des personnes morales, des activités ou réaliser des acquisitions dont l'objet est de nature à concourir, à l'intérieur ou à l'extérieur de sa circonscription, au développement ou à la modernisation du port ou de la place portuaire ».

Ainsi en plus de la voirie routière portuaire relevant de longue date de la gestion des ports, c'est désormais la propriété et la gestion de leurs infrastructures ferroviaire¹⁵ et fluviale¹⁶ qui est conférée aux ports. Le flou entourant par le passé le statut juridique des voies portuaires, s'agissant notamment des voies ferrées, avait conduit à une situation de sous investissement pénalisante. Forts de leur nouvelle marge de manœuvre les grands ports maritimes se sont engagés dans d'importants programmes de modernisation de leur réseau portuaire afin de rationaliser et fluidifier les circulations.

¹⁴ Article 2 de la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire

¹⁵ Article L411-1 du code des ports introduit par l'ordonnance n°2005-898

¹⁶ Article 15 de la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire

Sur le domaine portuaire, leur rôle d'aménageur et la remise en pleine propriété du domaine portuaire, leur permet par ailleurs de mettre à disposition, des acteurs de la place portuaire, sous forme de terrains nus ou équipés, des terminaux, plateformes multimodales ou logistiques, des embranchements ferroviaires ou routiers... et répondre ainsi plus complètement aux attentes des opérateurs en quête de chaînes logistiques rationnelles.

Accompagnant ce rattrapage des ports en matière d'investissement, les CPER 2007-2013 qui prévoyaient une participation de l'Etat à hauteur de 245M€, ont été complétés par le plan de relance portuaire (174M€) pour la période 2009-2013.

Pour parvenir à créer, avec son hinterland, un environnement global favorable au développement du trafic, les ports ont également la faculté de participer à des projets d'investissements en dehors de leurs périmètre, devenant ainsi des acteurs à part entière du développement local. Cela permet d'envisager qu'un port maritime s'étant donné les moyens de réaliser un acheminement fluvial massifié, participe à la mise en place d'équipement adéquats dans les ports fluviaux ou à la création de plateformes situées à plusieurs centaines de km, pour stimuler la structuration de la chaîne de transport combiné.

Enfin, la remise à plat de la gouvernance des grands ports maritimes (GPM) les dote d'un directoire aux missions élargies par rapport à l'ancienne direction du port. Le conseil de surveillance, plus resserré que l'ancien conseil d'administration, auquel participent notamment des représentants des collectivités locales et de l'Etat, arrêtent les orientations stratégiques, tandis le conseil de développement assure le lien avec les milieux professionnels, sociaux et associatifs. Il est attendu de cette organisation une plus grande efficacité des décisions du port ainsi qu'une plus grande synergie avec le tissu économique local et les collectivités, susceptible d'amplifier les actions entreprises par le port en dehors de son enceinte.

En conséquence, les ports sont des promoteurs de la place portuaire, dont l'un des arguments forts doit être de vendre une desserte massifiée garante d'une bonne pénétration des marchandises dans l'hinterland. Celle-ci ne dépend pas directement des ports qui ne peuvent ni décider du mode de transport que prendront les marchandises ni de la qualité du service qui leur est offert. Mais ils n'ont jamais eu autant de marge de manœuvre pour mettre en place les conditions favorables à une rencontre de l'offre et de la demande.

Deuxième partie : La desserte ferroviaire et fluviale des ports de Marseille, du Havre et de Dunkerque : forces et faiblesses

Les ports de Marseille, du Havre et de Dunkerque ont la chance d'être tous trois reliés à leur hinterland par la route, le fer et une voie navigable à grand gabarit. Cet atout considérable devrait leur ouvrir de réelles perspectives en terme de desserte terrestre en permettant au trafic de s'écouler en choisissant librement le moyen de transport le plus favorable selon le critère d'appréciation des décideurs (transitaires, commissionnaires, chargeurs). Ils sont, en outre, situés à proximité d'une agglomération à forte densité de population reliée par les trois modes terrestres.

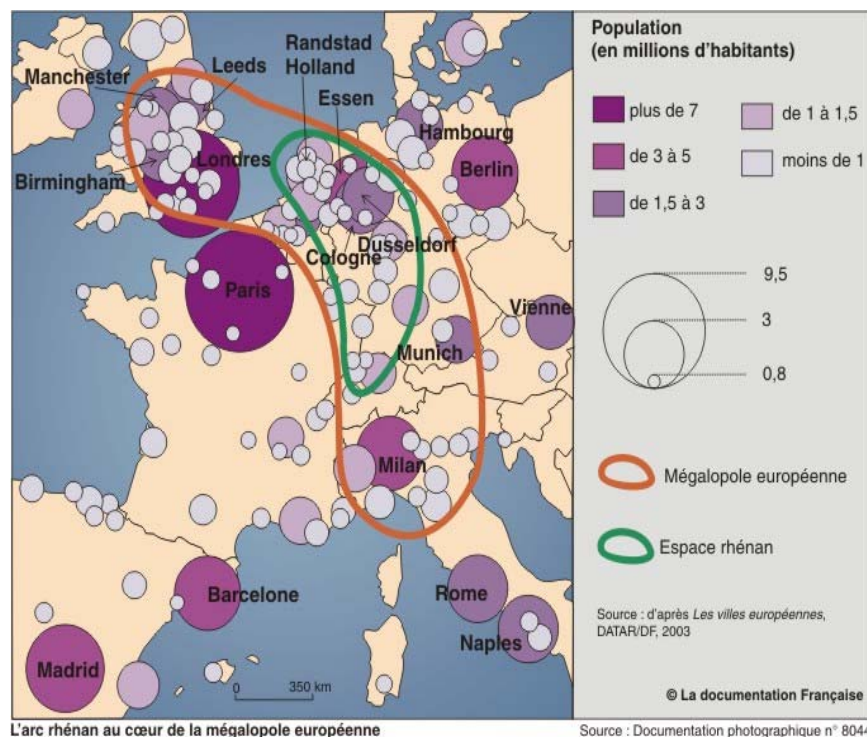
- Le Havre se trouve à 173 km de Paris (10 millions d'habitants),
- Marseille (1,6 M d'habitants) est à 300 km de la région lyonnaise (1,5 millions d'habitants),
- et la distance entre Dunkerque et Lille est de 66 km.

Ce positionnement géographique privilégié ainsi que l'accroissement des capacités des terminaux maritimes, constituent des éléments favorables au développement des ports. Leur hinterland demeure cependant insuffisamment développé et les transports massifiés restent, sauf pour Dunkerque, limités. Les raisons doivent être recherchées notamment dans la mauvaise connexion des ports français à leur hinterland.

Les ports du Havre et de Marseille se trouvent en outre à une distance très rapprochée de la région parisienne ou lyonnaise, rendant la massification structurellement moins pertinente ; la distance de pertinence habituellement admise, avoisinant les 400 à 500 km.

A l'inverse, ces ports demeurent relativement excentrés par rapport à la "banane bleue" ou à "la mégapole européenne" (Londres - la Ruhr - Milan) et par rapport à la prospère vallée du Rhin. Un système massifié aurait toute sa valeur sur ces distances, toutefois les ports captent peu de trafics en provenance et à destination de l'étranger ¹⁷ ; en revanche, ils en perdent au profit des ports concurrents.

¹⁷ Les données disponibles étant fournies par le commerce extérieur, les ports ne disposent d'ailleurs pas d'éléments fiables sur leur part d'influence à l'étranger. Celle-ci est certes limitée, mais n'est pas mesurée.



En 2006, dans un rapport au nom évocateur "Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action", la Cour des comptes indiquait que le développement des ports supposerait "des dessertes massifiées à longue distance, de qualité et à des coûts compétitifs, en particulier ferroviaires, ce qui n'est pas le cas actuellement".

Si Dunkerque peut se prévaloir d'un pré et post acheminement massifié supérieur à 60%, les ports du Havre (30%) et de Marseille (15%) ont encore de fortes marges de progrès.

PARTS MODALES DU TRAFIC DE PRE ET POST ACHEMINEMENT DES PORTS

en tonnes	2006	2007	2008	2008 en %
Port de Dunkerque				
FER	5 350 000	5 340 000	5 540 000	51,30%
FLUVIAL	760 000	900 000	1 150 000	10,65%
ROUTE	3 970 000	3 990 000	4 110 000	38,06%
Port du Havre				
FER	2 879 000	3 338 000	3 651 000	15,73%
FLUVIAL	2 629 000	3 467 000	3 377 000	14,55%
ROUTE	12 946 000	14 794 000	16 181 000	69,72%
Port de Marseille				
FER	3 355 194	3 310 623	3 748 249	9,66%
FLUVIAL	3 294 949	2 713 176	2 267 099	5,85%
ROUTE	38 010 634	35 625 889	32 768 814	84,49%

Source : MEEDM PTF4 trafics de pré et post acheminement hors transbordement, trafic roulier et transport par oléoduc.

PARTS MODALES DU TRAFIC DE PRE ET POST ACHEMINEMENT DES CONTENEURS

en EVP	2006	2007	2008	2008 en %
port de Dunkerque				
FER	11 985	10 021	11 527	5,29%
FLUVIAL	9 375	8 769	1 281	0,59%
ROUTE	180 375	181 639	204 933	94,12%
Port du Havre				
FER	64 190	106 237	124 481	6,78%
FLUVIAL	106 881	159 406	149 297	8,13%
ROUTE	1 252 764	1 431 625	1 562 818	85,09%
Port de Marseille				
FER	75 389	73 539	114 644	16,05%
FLUVIAL	58 764	58 807	38 929	5,45%
ROUTE	658 890	702 263	560 317	78,48%

Source : MEEDM PTF4

En outre, il convient de noter que les ports concentrent les flux maritimes susceptibles de pré ou post acheminement ainsi que les trafics terrestres liés à la transformation locale réalisée dans les zones industrialo-portuaires. La concentration de ces flux pourrait le cas échéant constituer une réelle opportunité en vue de la massification des flux terrestres de ces ports.

TRAFIC PORTUAIRE

2008 en tonnes	Dunkerque	Le Havre	Marseille
trafic total ¹⁸	57 700 000	80 525 000	95 937 700
transformations locales	30 850 000	5 750 000	8 320 407
trafics susceptibles de pré ou post acheminement	10 800 000	68 832 000	84 739 162

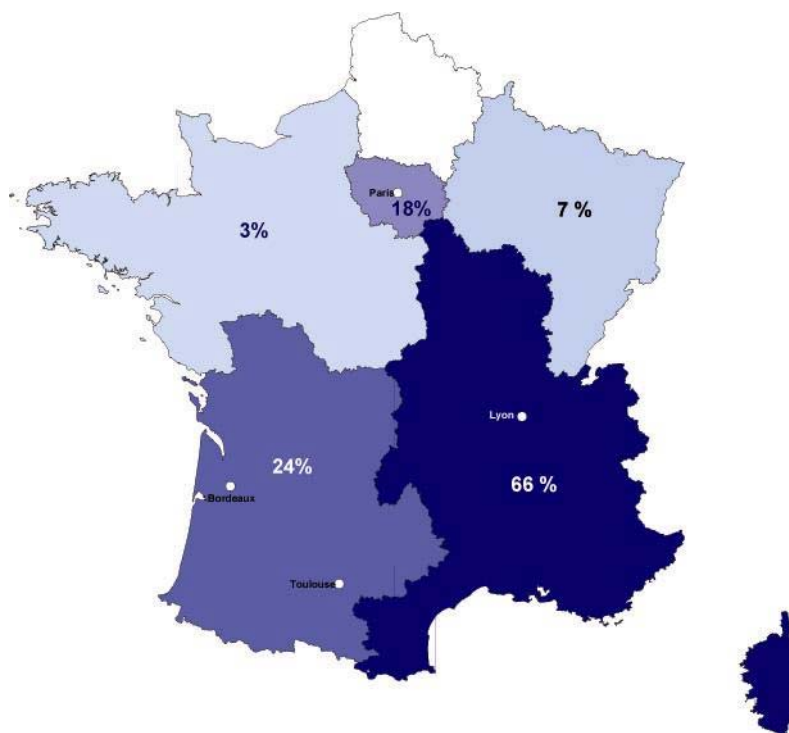
Sources MEDDM PTF4

¹⁸ Le trafic total du port est composé des trafics rouliers, des trafics de transbordements, des transformations locales et des trafics susceptibles de pré et post acheminement.

1. Le Grand port maritime de Marseille (GPMM)

1.1. L'hinterland et le trafic du GPMM

L'aire d'influence du port est de 66 % dans le quart Sud Est de la France et notamment dans bassin économique de l'agglomération lyonnaise. La part de marché du port est de 24% dans le Sud Ouest, et de 25% si l'on considère la France entière.



Part de marché de Marseille-Fos par blocs régions

Source : Commerce Extérieur Maritime français (2005)

L'hinterland du port semble avoir perdu en profondeur depuis vingt ans. La Suisse et l'Italie en particulier, sous l'effet de la concurrence des ports étrangers, ne sont plus ou pratiquement plus dans le rayon d'action du port. En revanche, l'on constate que des navettes de train de fret régulières pour l'Ouest de l'Allemagne et la Belgique sont organisées.

1.2. La répartition modale du trafic

En 2008, la part de l'acheminement des marchandises du grand port de Marseille par voie routière reste écrasante : 84,5% du trafic de pré et post acheminement terrestre, hors pipeline, revenait à la route, 9,66% au ferroviaire et 5,85 % au transport fluvial. S'agissant du trafic de conteneurs, la situation, en 2008, est à peine plus favorable dans une perspective de report modal : 78% étaient assurés par la route, 16% par le fer (équivalent à 113 069 EVP) et 5% pour le fluvial (équivalent à 38 394 EVP). Entre 2007 et 2008, véritable année noire du port, le transport fluvial de conteneurs a par ailleurs fortement chuté passant de 59 000 EVP à 38 394. Le nombre de camions entrant sur le port s'élève quant à lui à 2 500 par jour ouvrable. Le GPMM génère ainsi encore 1 500 000 trajets de poids lourds annuellement.

On observe depuis 2001 une certaine inertie du mode ferroviaire.

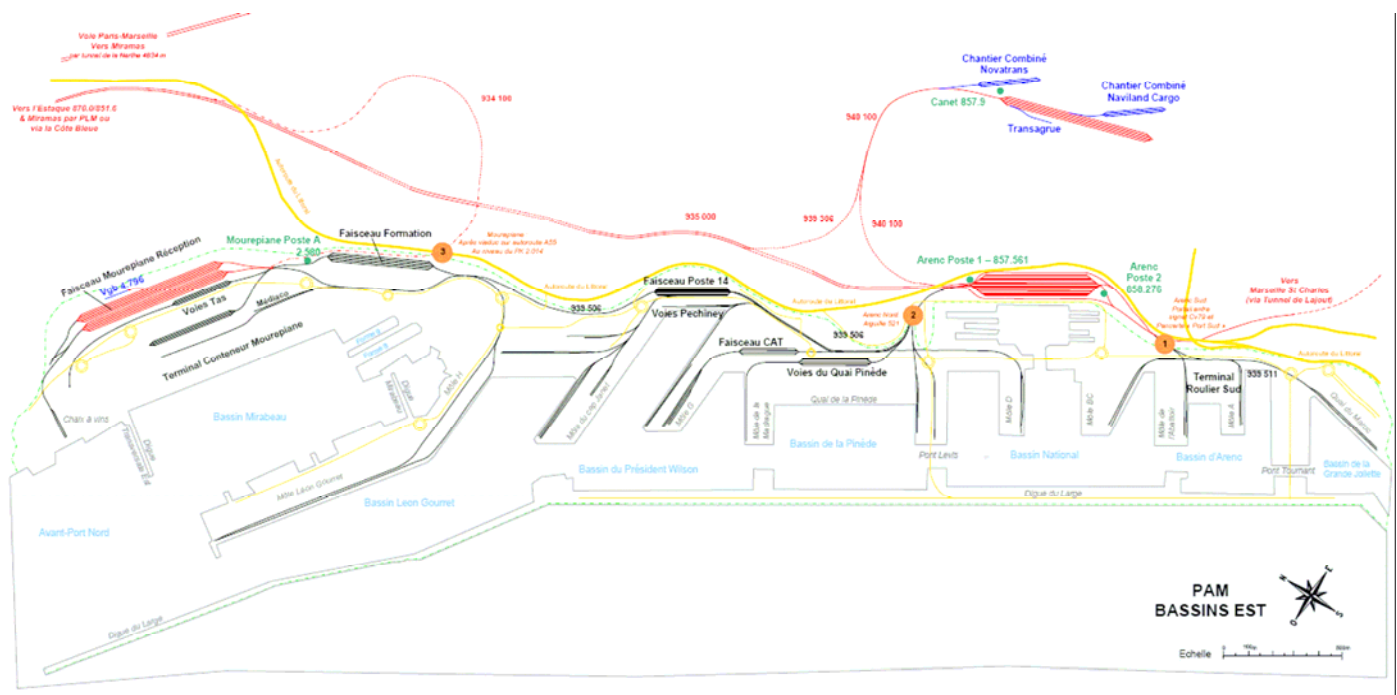
EVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE DU GPM

	2001	2006	2007	2008
Trafic total en kt	92 372	100 067	96 285	95 938
Trafic ferroviaire en kt	3 716	3 355	3 311	3 748
Trafic ferroviaire en EVP	125	113	126,6	113

Source : GPM

1.3. La desserte ferroviaire forces et faiblesses

Réseau ferré des bassins Est



L'arrêté ministériel du 7 mars 2008, « relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du port autonome de Marseille » a défini la consistance du réseau ferré portuaire dont le transfert en pleine propriété au port est entré en vigueur le 4 septembre 2008 à l'occasion de la publication du décret de retranchement des voies ferrées portuaires du réseau ferré national.

Le réseau ferré portuaire est constitué d'un système complexe d'une taille non négligeable. Il représente plus de 110km de voies, 9 km de voies principales sur le bassin Ouest et 101 km de voies de service dont 53 km sur les bassins Ouest et 48 sur les bassins Est. Ces installations ferroviaires desservent les terminaux maritimes et se répartissent sur cinq zones d'activité¹⁹

¹⁹

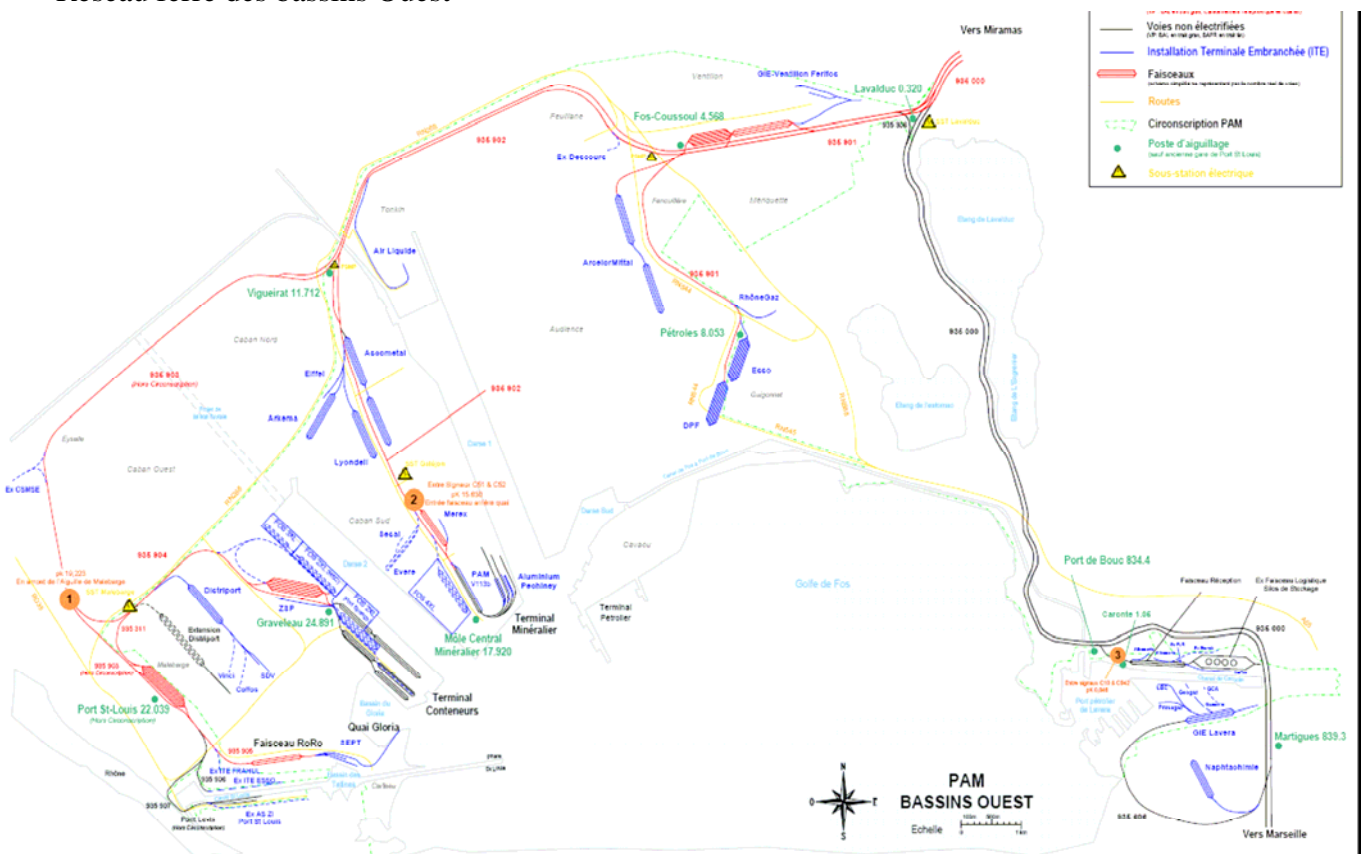
La zone de Fos / Graveleau-Port-Saint-Louis (Bassin Ouest)
La zone de Fos / môle central du terminal minéralier (Bassin Ouest)

assez distinctes et complètement indépendantes ce qui assure une plus grande fluidité du trafic ferroviaire. En outre, le réseau ferré portuaire est relié à une vingtaine d'installations terminales embranchées, dont la propriété et la gestion est dévolue à des opérateurs privés. Comme l'ensemble des réseaux ferroviaires portuaires de nombreux investissements doivent être réalisés afin de moderniser les voies et rationaliser les circulations.

Le fait que le réseau ferroviaire portuaire des bassins Ouest soit scindé par un segment de réseau ferré national (Vigueirat-Graveleau), nuit à la rationalisation du système ferroviaire portuaire et doit être corrigé ; d'autant qu'un compromis sur un périmètre plus large semble accessible.

Cette situation engendre des inconvénients en raison du nombre d'acteurs intervenant dans la gestion des circulations. Pour l'instant il s'agit de la SNCF gestionnaire d'infrastructure délégué (GID) du port et de la SNCF GID de RFF ; mais dans le cadre du transfert de compétences la situation peut le cas échéant changer à la suite du nouvel appel d'offre²⁰ lancé par le port pour désigner le futur gestionnaire d'infrastructure ferroviaire délégué. Il est donc nécessaire de constituer un périmètre cohérent, à partir du faisceau de Cossoul, pour permettre au port de tirer les bénéfices du transfert des voies et d'assumer ses nouvelles missions en la matière.

Réseau ferré des bassins Ouest



La zone de Caronte (Bassin Ouest)

Du Sud du bassin des formes de radoub (Bassin Est)

Du Nord du bassin des formes du radoub (Bassin Est) desservant les terminaux entre Pinède et Mourepiane.

20

Suite à un appel d'offre infructueux en 2008. Le GID sera chargé de l'établissement du référentiel de sécurité, de l'exploitation (gestion des circulations) et de la maintenance du réseau ferré portuaire (RFP).

S'agissant des bassins Ouest dont le réseau est d'autant plus sollicité qu'ils accueillent les trafics de vracs et la plupart des trafics de conteneurs, il est indispensable de renforcer la capacité de l'infrastructure pour que le port soit en mesure de massifier les trafics. Sur la portion de voie unique Vigueirat-Graveleau utilisé malgré la crise, à pleine capacité, la modernisation de la signalisation est engagée afin d'augmenter la capacité de la ligne qui mène au terminal à conteneur et au terminal minéralier. Le port souhaite, pour sa part, assez rapidement doubler cette voie, ce que RFF juge prématuré eu égard au trafic constaté. D'autres projets visant à l'amélioration du réseau ferré portuaires sont identifiés : l'installation d'une commande centralisée sur l'ensemble de la zone industrielle, l'ajout de deux voies de 750m au faisceau ferroviaire de Graveleau (prévu au plan de relance) qui permettra de faciliter la composition des trains entiers... Le réseau actuel des bassins Ouest nécessite que l'ensemble de ces investissements soient réalisés pour tenir les objectifs en terme de massification.

La situation actuelle n'est donc pas satisfaisante au regard des trafics actuels. Elle constituerait un très sérieux frein à la massification, si les terminaux 2XL et plus tard 3XL et 4XL étaient mis en service sans que des améliorations ne soient apportées.

Le réseau ferré portuaire, sur le bassin Est, pour sa part, demeure fragile. Il est constitué d'une voie unique enclavée supportant des circulations de 30km/h maximum. Elle paraît cependant suffisante au regard du trafic qu'elle supporte, les bassins Est ayant une forte part d'activité non reportable sur le fer (croisières, ferries). En revanche si les trafics devaient croître, notamment à l'occasion de la réalisation de la plateforme multimodale, ou de la mise en service de l'autoroute ferroviaire Marseille-Luxembourg, le raccordement de Mourepiane s'avèrerait indispensable, pour fluidifier les circulations. L'objectif est de desservir directement tout le secteur nord des bassins Est sans emprunter la voie unique.

En dehors du périmètre du port, s'agissant du réseau national permettant au port d'irriguer son hinterland, il pose particulièrement problème dans la région lyonnaise, qui constitue un goulet d'étranglement bien connu et fort pénalisant pour développer une offre dense et surtout fiable pour desservir des destinations nécessitant de traverser Lyon.

En terme de services, si aucun opérateur ferroviaire de brouettage n'opère plus sur le port, pour constituer des trains complets (le brouettage est fait par camion), l'offre de navettes ferroviaires régulières est importante. En 2009 quatre opérateurs de transport combiné ont proposé des services de navettes régulières pour le transport de conteneurs et ou caisses mobiles, au départ de Marseille et de Fos : Naviland cargo, Novatrans, Raillink Europe et T3M. Ces services de navettes régulières ne constituent qu'une partie visible de l'offre de service ferroviaire, celle-ci étant essentiellement constituée de trains complets affrétés au cas par cas pour le transport de conteneurs, de marchandises diverses (véhicules) ou de vrac. Les services réguliers de fret ferroviaire couvrent six destinations situées en France et à 3 destinations situées à l'étranger.

Leur fréquence est la suivante :

- 3 rotations par semaine sur Toulouse-Bordeaux
- 9 rotations par semaine sur Le Havre
- 6 rotations par semaine sur Paris
- 3 rotations par semaine sur Lille-Dourges
- 4 rotations par semaine sur Zeebrugges (Belgique)
- 5 rotations par semaine sur Anvers (Belgique)

- 11 rotations par semaine sur Lyon
- 3 rotations par semaine sur Ludwigshafen (en Allemagne, près de Manheim)
- 5 rotations par semaine sur Bonneuil sur Marne

L'Allemagne et la Belgique sont desservies mais on notera que la Suisse, qui se trouve à mi-distance, ne fait pas l'objet de services réguliers. En revanche les onze rotations sur Lyon se cumulent avec les services de navette régulière également organisée sur la même origine destination effectuée par la voie fluviale. C'est en effet avec la région lyonnaise que le port entretient le plus d'échanges.

1.4. La desserte fluviale : forces et faiblesses



L'exceptionnelle situation géographique du GPM permet à des bateaux à grand gabarit d'accéder au Rhône et à la Saône jusqu'à St Jean de Losne (Côte d'Or). Sur 550 km, le port dessert un hinterland fluvial composé notamment des villes de Valence, Lyon, Chalons sur Saône. Sur cet itinéraire, la voie fluviale permet la circulation des bateaux 7 jours sur 7 de jour comme de nuit. En outre la marchandise peut circuler sous douane, ce qui permet d'effectuer les formalités pendant le trajet.

Le gabarit 5b autorise des convois poussés de deux barges pour une capacité allant de 3 200t à 6 000t par convoi. Pour le conteneur cela équivaut à des convois pouvant transporter 288 EVP, soit l'équivalent de 3 trains ou 250 camions. Le gabarit du réseau permet le chargement de 3 hauteurs de conteneur sur le Rhône et seulement deux sur la Saône du fait des contraintes de tirant d'air des ponts de la ville de Lyon. L'accès fluvial de Fos est actuellement suffisant et peu encore supporter le quadruplement du volume de son trafic.

Le port de Fos bénéficie d'un accès privilégié au Rhône grâce à deux écluses : l'écluse de Barcarin et l'écluse de Port St Louis du Rhône. L'écluse de Barcarin est majoritairement utilisée car elle évite le passage en ville de Port Saint-Louis et de lever un pont dans la même ville. Elle a les dimensions standard des écluses du réseau Rhône-Saône à grand gabarit (12m de large et 190 m de long). Les bateaux accèdent aux différentes darses et peuvent charger ou décharger soit directement sur les terminaux maritimes soit à Brûle Tabac, terminal dédié au transport fluvial.

Deux opérateurs, Logirhône et River Shuttle Container, ont mis en place des navettes fluviales hebdomadaires à partir de Fos vers Valence, Lyon, Mâcon et Chalon. Sans grande surprise, la destination de Lyon, est particulièrement bien desservie par les deux opérateurs, qui traitent, avec les cinq allers/retours par semaine, 85% du trafic fluvial de conteneurs de Fos.

Cependant, la priorité donnée aux navires par rapport aux bateaux fluviaux, pose des problèmes de circulation au sein du port pour les bateaux. Afin d'atteindre la Darse 2 (terminaux à conteneurs et minéraliers), les bateaux provenant du canal du Rhône, doivent encore parcourir 9 km dont une partie en mer. Ce problème sera accentué à l'ouverture de Fos 2XL et a fortiori avec la réalisation des grands terminaux encore à venir (3XL et 4XL). Le port envisage à cet égard le percement d'un nouveau canal en fond de la darse 2.

Le port de Marseille Est, en revanche n'est pas accessible aux bateaux fluviaux, depuis l'effondrement du tunnel reliant Marseille à l'étang de Berre. Les enjeux en terme de massification ne sont pas considérables.

1.5. Les objectifs de croissance du port en terme de part de marché et de report modal

Adopté le 3 avril 2009, le projet stratégique du grand port maritime de Marseille, s'est fixé des objectifs de croissance ambitieux à l'horizon 2013 et 2020 ; il table tout particulièrement sur un développement de l'activité des ports méditerranéens sur la route Asie-Europe, dont il entend tirer parti, en tant que « porte sud de l'Europe ». Il est vrai que certains ports du Nord particulièrement attractifs parviennent à capter des trafics pourtant destinés à des régions situées plus au sud (Italie, Suisse, sud de l'Allemagne) ; le port de Marseille entend donc jouer sa carte notamment sur ces trafics.

Parmi les cinq orientations stratégiques visant à conquérir de nouvelles part de marché, la première priorité consiste à fluidifier et massifier l'acheminement à partir/vers l'hinterland pour relever le défi de la massification du conteneur à Fos. Les objectifs chiffrés, vracs et conteneurs sont les suivants :

OBJECTIFS DE TRAFIC DU GPMM

	2008	2013	2020
Vrac solides (en t)	14Mt	18Mt	22Mt
Conteneurs (en EVP)	0,85 M EVP	2M EVP	5M EVP
Part de marché du GPMM sur l'activité conteneur des ports européens	1,7 %	3 %	6 %
Rang européen visé pour l'activité conteneur	20 ème	15 ème	Top 10

Sources GPMM projets stratégique

L'enjeu de la massification de la desserte est essentiel pour le GPMM, qui entend traiter cinq fois plus de conteneurs et deux tiers de vrac supplémentaire d'ici 2020.

Le port s'est fixé une croissance de la part du mode fluvial pour le transport de conteneurs passant de 4,7 % (38 kEVP) à 10% (180 kEVP) en 2013. La part d'acheminement ferroviaire attendue en 2013 est de 30% (530 kEVP), par rapport aux 13,7 % (113 kEVP). Aucun objectif de report modal n'apparaît dans le projet stratégique pour les marchandises non conteneurisées.

Certes, les objectifs de croissance du port sont ambitieux. Ils le sont d'autant plus qu'ils ont été préparés avant la survenue de la crise économique mondiale et dans un contexte de réforme portuaire parfois mouvementée. Les investissements sur le périmètre du port envisagés dans le cadre du projet stratégique, visent néanmoins à préparer le développement du trafic ferroviaire et fluvial dans la perspective de l'accroissement des trafics maritimes.

INVESTISSEMENTS DU GPMM EN FAVEUR DE LA MASSIFICATION

Projet	Montant	Financement	Date de mise en service	fonction
Réalisation de la liaison fluviale directe entre le Rhône et les terminaux à conteneurs (darse 2)	42M€	CPER Plan de relance portuaire GPMM	2013	fluvial
Projet Tellines-Gloria, création de postes d'attente pour les bateaux, réhabilitation de voies navigables	25M€	CPIER	2013 (2011 pour Tellines Gloria)	fluvial
Augmentation de la capacité de desserte de la zone Graveleau et du terminal minéralier, actuellement saturée	16M€	CPER GPMM	2013	fer
Doublement de la voie de la zone de Graveleau	45M€	Non financé à ce stade		fer
Connexion ferroviaire de Fos 2XL	5,5 M€	Marché en cours	2011	fer
Terminal d'autoroute ferroviaire Modhalor	10M€	Non financé à ce stade	2012 -2013	fer

Chantier multimodal de Mourepiane pour les bassins Est	100M€	Non financé à ce stade (financement Public/privé)	2012-2013	fer
Accès fer Bassins Est (réouverture raccordement de Mourepiane, mise au gabarit autoroute ferroviaire)	24M€	CPER GPMM	2013	fer
Chantier multimodal pour les bassins Ouest ; extension du périmètre VFP ; mise en place d'un OFP	100M€	Non financé à ce stade	A partir de 2010	fer
Modernisation réseau ferroviaire portuaire	18M€	Plan de relance en partie	A partir de 2010-2011	fer

Source : GPMM

1.6. Actions entreprises par le port en faveur du report modal

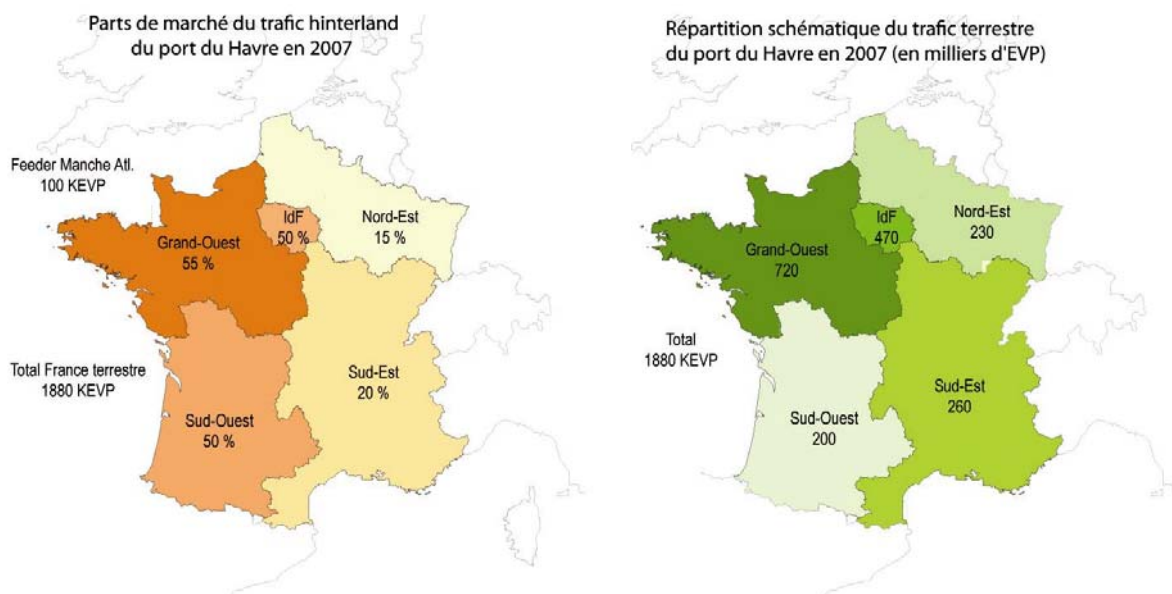
Le port s'est engagé dans diverses actions destinées à stimuler les trafics portuaires, mieux informer la place portuaire des possibilités de pré et post acheminement par mode non routier et accompagner la mise en place de la chaîne de transport.

- Le port a pris des participations dans le capital des plateformes intérieures de Lyon (à hauteur de 16%) et de Pagny (à hauteur de 10%).
- Dans le cadre d'une action commerciale commune à différents prestataires, il a développé "Med link port", un portail internet permettant aux transitaires, chargeurs et armateurs de disposer d'une vision d'ensemble des services de transports offerts au départ et à destination du port ainsi que des huit plateformes intérieures desservies par la voie fluviale.
- A titre temporaire la redevance pour l'utilisation du réseau ferroviaire portuaire a été ramenée à zéro en 2009 et en 2010 mais des coûts de stationnement prolongé sur le réseau sont maintenus afin de décourager l'utilisation parasite du réseau.
- Le GPMM a noué avec RFF un partenariat le 7 juillet 2008 pour améliorer la desserte et l'irrigation de l'hinterland.
- Le port instaure des facilitations, incitations et aides au report modal, dans les conventions de terminaux et autres conventions passées par lui, et participe sous forme d'aide, au démarrage de nouveaux services.

2. Le Grand port maritime du Havre (GPMH)

2.1. L'hinterland

Avec deux autoroutes (A131, A29), le port du Havre est connecté aux réseaux autoroutiers européens et aux principaux réseaux ferroviaires électrifiés et, par la Seine, à l'un des plus grands bassins économiques européens : l'Ile de France.



Source : GPMH

La zone d'influence du port du Havre s'étend sur la totalité du territoire français comme le montrent les cartes ci-dessus. La première carte présente la zone de chalandise du port tous trafics confondus tandis que la seconde concerne le pré et post acheminement des conteneurs. Le Havre est le premier port de France pour les conteneurs. Le port est essentiellement tourné vers la région parisienne.

2.2. La répartition modale du trafic portuaire

Comme pour le port de Marseille, au grand port maritime du Havre, le trafic de produits pétroliers constitue le trafic majeur en tonnage du port (près de 47,5M de tonnes). La moitié de ce trafic s'écoule par l'intermédiaire d'un oléoduc. Le reste des marchandises (hors transbordement et trafic roulier) fait l'objet d'un acheminement routier pour 69,7%, ferroviaire à 15,7% et fluvial à 14,5%²¹. On constate d'ailleurs en outre une spécialisation des modes par rapport aux marchandises transportées : les conteneurs sont transportés essentiellement par la route, le vrac liquide par le fer et le vrac solide par le mode fluvial.

²¹

Données MEEDDM/PTF4 pour l'année 2008

2.3. La desserte ferroviaire du port du Havre : forces et faiblesses

Le port du Havre est l'un des ports les plus en difficulté au niveau de la liaison ferroviaire vers son hinterland et celui dont les investissements seront les plus déterminants. Le fait que 85% des conteneurs sont aujourd'hui acheminés par la route, et seulement 5% par le mode ferroviaire s'explique en partie parce que le réseau ferré national, en direction de la région parisienne notamment, est saturé. La ligne est en effet consacrée aux liaisons grandes lignes de voyageurs, aux liaisons TER et au trafic de fret. La mixité et les demandes de sillons sur la ligne sont tels que les trains de fret parviennent à circuler essentiellement la nuit en dehors des plages de travaux. Cette situation nuit gravement à la compétitivité du port par rapport à ses concurrents.

Le trafic de pré et post acheminement ferroviaire du port perd ainsi progressivement des parts de marché par rapport à la route et à la voie d'eau. En 1998 4,6 Mt étaient transportées par le chemin de fer pour 3,6 Mt en 2008.

Au sein du port, le réseau ferré relie de façon satisfaisante l'ensemble des terminaux. En cas d'ouverture de l'écluse François 1er, véritable point central où se retrouvent les trafics routiers ferroviaires et fluviaux, les convois ferroviaires peuvent emprunter une boucle ferroviaire d'une vingtaine de kilomètres, qui offre un itinéraire alternatif à l'accès à port 2000, aux terminaux de Normandie et de l'Océan.

Le système de transport ferroviaire est en cours d'évolution pour mieux prendre en compte le positionnement des faisceaux, limiter les manœuvres des trains, optimiser les circulations internes et le raccordement au réseau ferré national. Plusieurs projets sont déjà achevés ou en cours de réalisation :

- la création d'un faisceau de voies longues électrifiées (faisceau de la plaine alluviale),
- la sécurisation de la ligne d'accès jusqu'à ce faisceau,
- l'électrification de la voie de Soquence à la plaine alluviale est effective depuis le 11 décembre 2008. La seconde tranche de travaux (raccordement de la Brèque) consiste à réaliser un accès direct, évitant ainsi le triage historique de Soquence. Cette tranche est en phase finale de réalisation et devrait être achevée en 2011.

En terme de desserte, la desserte ferroviaire des terminaux maritimes et continentaux est assurée par trois opérateurs de transport combiné (Naviland, Rail link et Novatrans) qui offrent les services hebdomadaires suivants :

- 7 rotations par semaine sur la région parisienne (Valenton, Bonneuil sur Marne)
- 6 rotations par semaine sur Milan/Turin
- 6 rotations par semaine sur Bordeaux
- 5 rotations par semaine sur Cognac
- 5 rotations par semaine sur Bordeaux
- 5 rotations par semaine sur Lyon
- 2 rotations par semaine sur Lille-Dourges
- 2 rotations par semaine Marseille



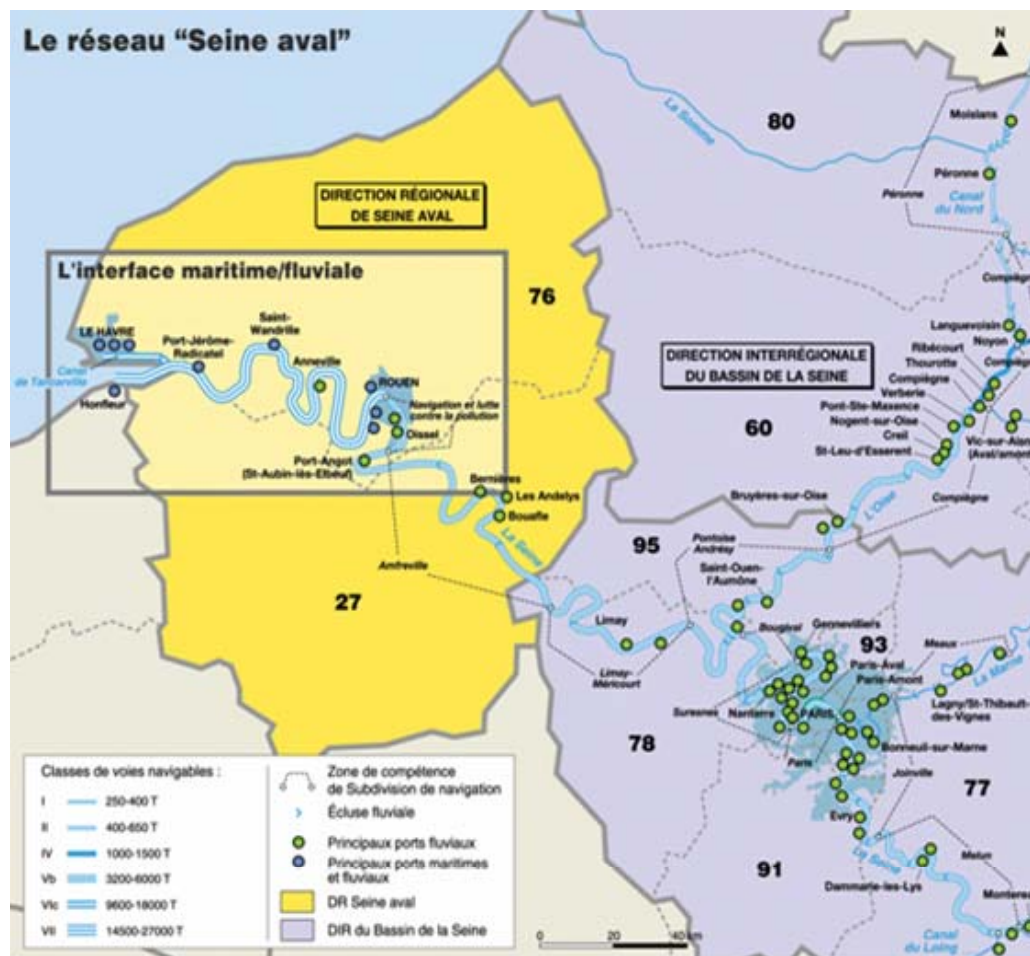
2.4. La desserte fluviale du Havre forces et faiblesses

Situé à l'entrée de l'estuaire de la Seine, le port du Havre permet à des convois poussés de 5000t d'atteindre la région parisienne sur une voie navigable à grand gabarit. Quatre couches de conteneurs peuvent être transportés jusqu'au port fluvial de Gennevilliers, ce qui assure une bonne productivité du transport. La hauteur des ponts de Paris, en revanche, limite la capacité des barges à deux couches de conteneurs pour la desserte des plates-formes situées sur la Seine amont.

Aucun problème de capacité ne se pose pour ce mode de transport, toutefois des restrictions de circulation de nuit existent, les écluses n'étant pas ouvertes sur les bassins de l'Oise et de la Seine amont à certaines heures. Cela s'ajoute à la durée trop faible d'ouverture de l'écluse de Tancarville, qui permet d'accéder au port du Havre. Cette dernière ne s'ouvre que 6h par marée, soit 12h par 24h. Les unités fluviales des différents opérateurs se présentent ainsi en même temps sur les terminaux, ce qui va à l'encontre de la fluidité recherchée. Le port étudie actuellement la possibilité d'un fonctionnement des écluses 24h/24, afin que les bateaux puissent passer sans entrave lorsque le tirant d'eau le permet.

Au sein du port, les barges sont également soumises aux heures d'ouvertures de l'écluse François 1er qui conditionne le passage des camions et des trains.

Les terminaux du port historique sont directement accessibles aux barges, et permettent dans de bonnes conditions des chargement/déchargement des navires ou des barges à partir du même quai, c'est le cas pour le terminal minéralier par exemple après le franchissement de l'écluse François 1er.



La principale faiblesse du GPMH s'agissant de la desserte fluviale, réside dans la conception même de Port 2000, qui n'a pas intégré dès l'origine le mode fluvial. Pourtant Port 2000 est spécialisé dans le trafic de conteneurs et a donc vocation à drainer la plupart des trafics susceptibles d'être massifiés. Actuellement, les conteneurs fluviaux sont déchargés sur le quai de l'Europe et acheminés par le service ferroviaire SAITH²² à Port 2000. Certes, plusieurs type de modalités de chargement/déchargement des barges fluviales existent, et la solution à retenir n'est pas univoque, mais on peut néanmoins s'accorder à considérer que la fluidité du transbordement des marchandises n'est pas optimale, sans compter le coût supplémentaire que cela représente :

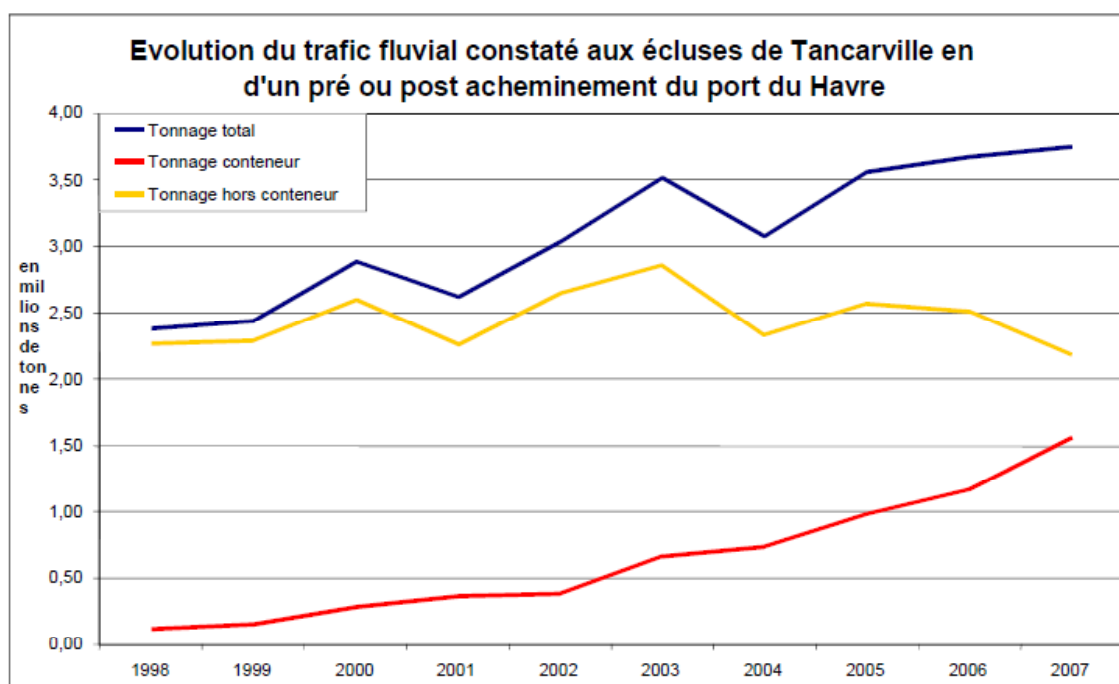
- Les terminaux historiques accessibles par les barges fluviales, permettent leur chargement en direct. La manutention s'effectue par des portiques maritimes. L'opération de chargement ou de déchargement d'un conteneur, facturée aux armateurs fluviaux s'élève à environ 16€

²² Pour pallier le manque de connexion de Port 2000 avec son hinterland, depuis 2006, la Société d'aménagement des interfaces terrestres du port du Havre (SAITH), groupement de manutentionnaires et de professionnels du transport ferroviaire et fluvial, assure le transfert ferroviaire entre Port 2000 et le terminal de l'Europe, où un terminal fluvial est dédié aux barges. La SAITH assure, également, l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement ferroviaire à Port 2000.

- Les conteneurs parvenant par la voie maritime à Port 2000, doivent acquitter 52€ pour poursuivre leur chemin sur barge. Ce montant comprend le transfert par navette ferroviaire au terminal de l'Europe et le chargement ensuite de la barge.

Au premier trimestre 2010, le transporteur fluvial RSC, va être le premier à expérimenter un nouveau service fluvial direct entre la Seine et Port 2000, grâce à la mise au point d'un automoteur mis aux normes de la navigation maritime. Ce bateau permettra d'accéder à port 2000 par la « route Nord » c'est-à-dire en empruntant 2,8 km en mer, quand les conditions météorologiques le permettent. L'investissement financier et les procédures d'homologation constituent une contrainte que RSC souhaite rentabiliser en échappant à la rupture de charge supplémentaires et en effectuant l'opération en 4h au lieu de 24h.

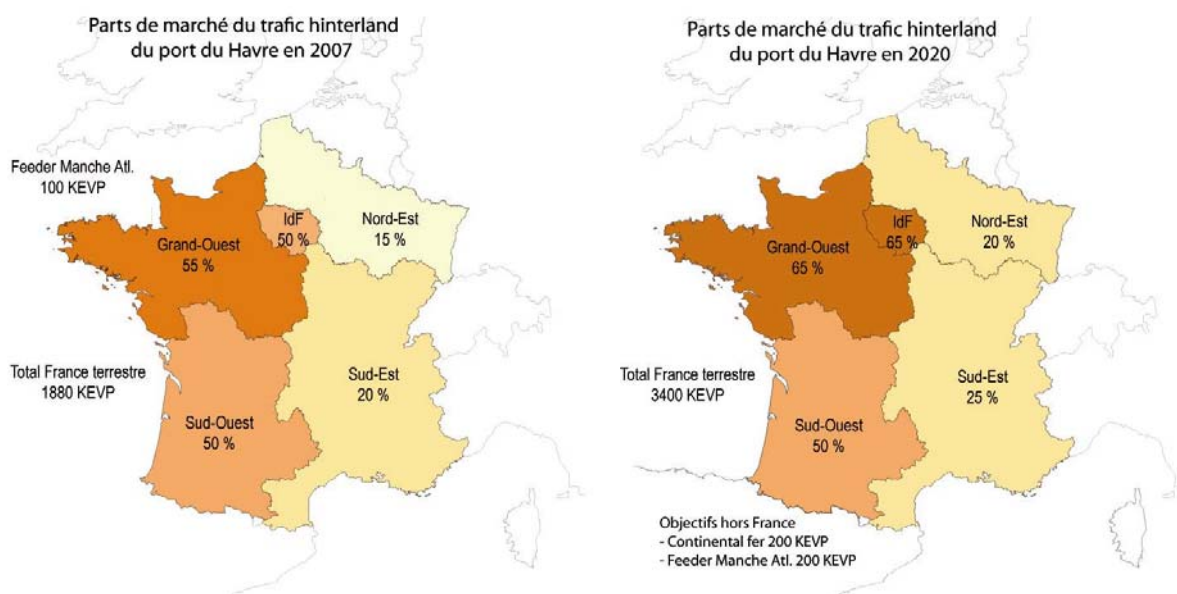
Au delà de cette nouvelle modalité de desserte de Port 2000, la croissance des échanges par la voie fluviale se poursuit avec un dynamisme certain. Le volume de trafic transporté par voie fluviale, à partir ou à destination du port, a doublé, malgré les années difficiles 2008 et 2009 : 1,7 Mt empruntaient la voie d'eau en 1996, 2,9 Mt en 2000, et 3,6Mt en 2008 .



Les opérateurs (Logiseine, Maersk, RSC, Marfret, MSC et Carline) proposent des services de transport combiné fleuve/route entre le Havre et Rouen ou Paris, sur les lignes suivantes :

- 18 navettes par semaine sur Gennevilliers
- 12 navettes par semaine sur Rouen,
- 11 navettes par semaine sur Limay
- 4 navettes par semaine sur Bonneuil sur Marne
- 2 navettes par semaine sur Nogent sur Seine

2.5. Les objectifs de croissance du port en terme de part de marché et de report modal



Source : GPMH

Les objectifs de trafic avec la mise en service complète des 12 postes à quai de Port 2000 sont de 6,3M EVP en 2020 dont 3,6 M pour l'hinterland terrestre. Cela représente le double d'EVP à acheminer par voie terrestre par rapport à aujourd'hui.

En vue de mettre en place les conditions d'une augmentation importante du transport terrestre massifié, le GPMH prévoit, au sein de sa circonscription d'axer ses efforts sur les moyens, les organisations et les systèmes d'information ; au-delà de sa circonscription et de manière concertée :

3. sur l'axe Seine vers Paris et au-delà,

4. vers le centre Europe,

5. sur l'axe Seine Escaut

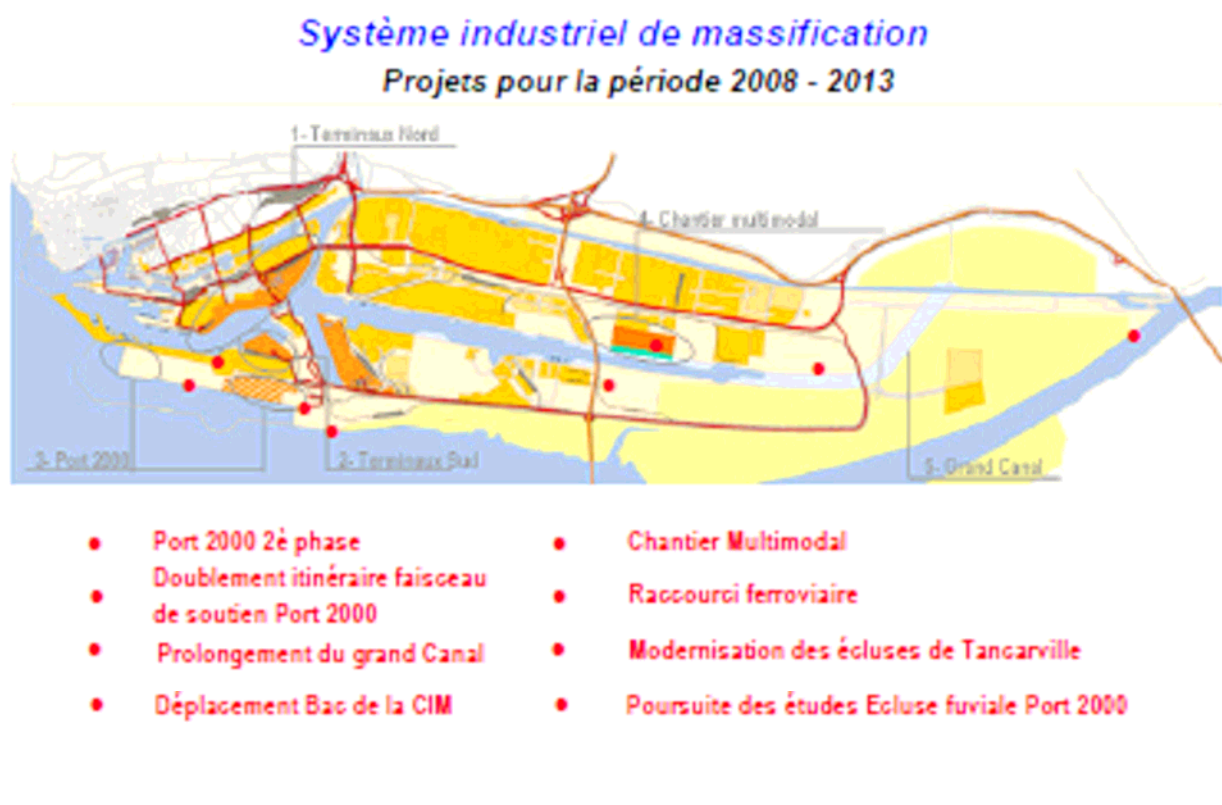
OBJECTIFS DE CROISSANCE DU TRAFIC DE CONTENEURS DU GPMH PAR MODE

ENSEMBLE DU PORT	2010		2012		2015		2020	
	K evp	Parts trafics	K evp	Parts trafics	K evp	Parts trafics	K evp	Parts trafics
Transbordement	1270	37,9%	1720	40,4%	2100	42,4%	2700	42,9%
Hors transbordement	2080	62,1%	2540	59,6%	2850	57,6%	3600	57,1%
Total trafic maritime	3350	100,1%	4260	100,0%	4950	100,0%	6300	100,0%
	Parts modales		Parts modales		Parts modales		Parts modales	
Fer	200	9,6%	260	10,3%	309	10,8%	480	13,3%
Fluvial	215	10,4%	265	10,4%	321	11,3%	420	11,7%
Route	1665	80,0%	2015	79,3%	2220	77,9%	2700	75,0%
Total Hors transbordement	2080	100,0%	2540	100,0%	2850	100,0%	3600	100,0%

Sources : GPMH

Le nombre d'EVP traités par le port du Havre, hors transbordement maritime, s'élevait en 2009 à 2 240 714. Les objectifs du port, qui paraissent accessibles, visent de 2010 à 2020 un quasi doublement du nombre de conteneurs avec des parts modales stables pour le fluvial, en croissance pour le ferroviaire et en léger recul pour la route. En valeur absolue, pour le mode fluvial, cela correspond au doublement du trafic actuel et pour le ferroviaire à une croissance de 140%.

Le projet stratégique du GPMH prévoit de « concevoir et réaliser par étape et en partenariat, un système industriel de massification permettant de regrouper les flux ferroviaires et fluviaux à destination des terminaux ». Pour la période 2008-2013, un ensemble d'aménagements phasés dans le temps en fonction des financements disponibles sont envisagés. Ils répondent notamment à la nécessité d'accroître la capacité de transfert à l'occasion de la mise en service en 2010 et 2011 des prochains postes à quai.



INVESTISSEMENTS DU GPMH EN FAVEUR DE LA MASSIFICATION

Projet	Montant	Financement	Date de mise en service
Modernisation du réseau ferroviaire portuaire	20M€	CPER 2007 2013	Étalement des améliorations de 2009 à 2013
Chantier multimodal route/fer/fleuve	160 M€	Plan de relance 37, GPMH 42 M€, collectivités 37 M€, investisseurs 43 M€	Objectif 2013
Prolongement du grand canal du Havre et raccordement au canal de Tancarville pour offrir aux barges jusqu'à 180m, un accès sans contraintes de franchissement, jusqu'au port	200M€	150M€ prévus au CPER 2009-2013	Débat public en 2010 ; mise potentielle en 2014/2015
Réalisation d'une écluse fluviale permettant l'accès des bateaux à Port 2000	200 M€	études en cours ; projet non financé	

Source : GPMH

2.6. Actions entreprises par le port en faveur de la dynamisation des modes non routiers

Le port manifeste un dynamisme tout particulier en vue d'approfondir son hinterland, mieux le desservir par des modes alternatifs à la route et entraîner la place portuaire à repenser les schémas de desserte.

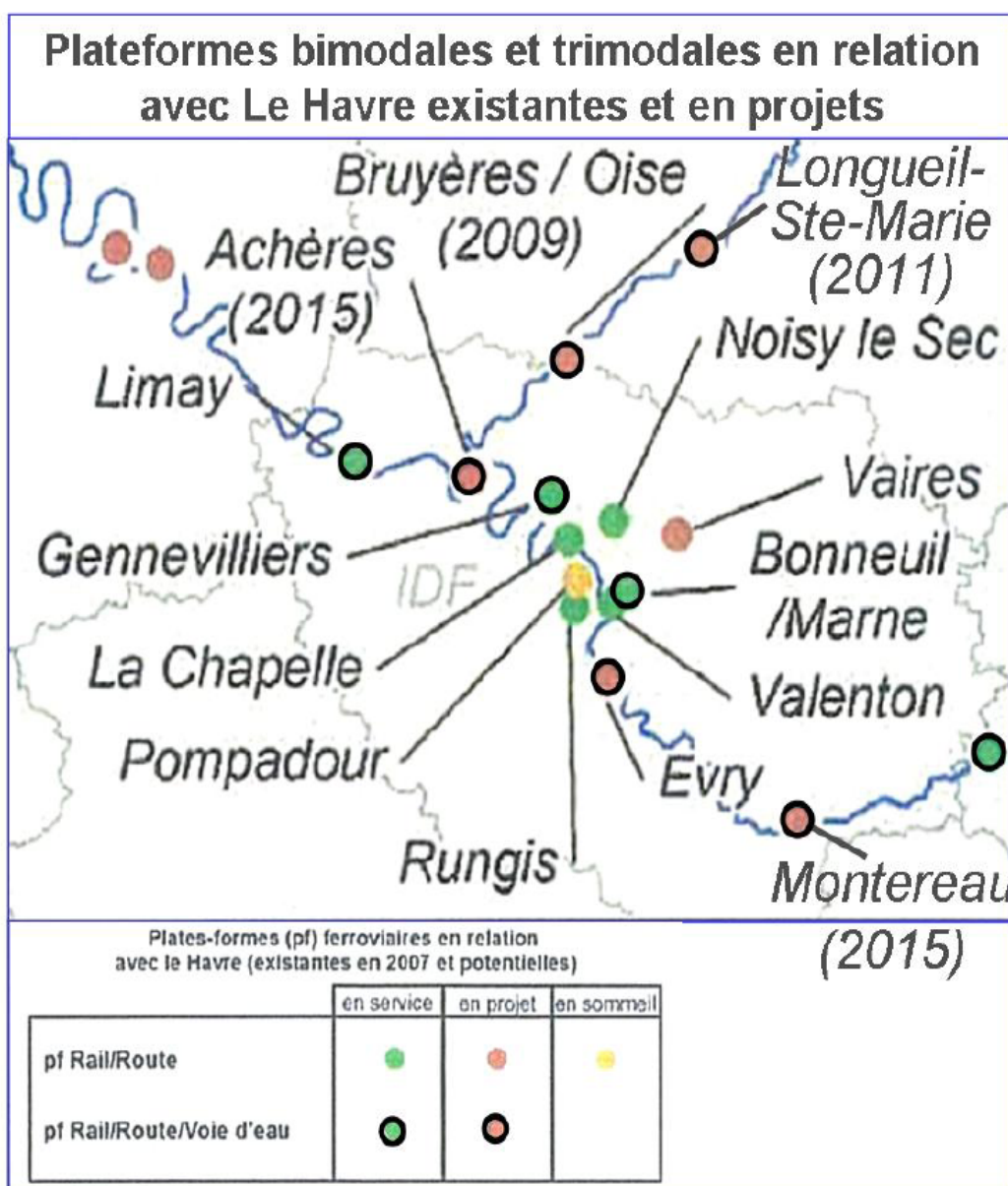
Le GPMH a notamment mis en place un programme de travail "hinterland terrestre" visant à améliorer la compétitivité du Havre pour le transport maritime de conteneurs, en privilégiant quatre zones cibles (Ile-de-France, Rhône-Alpes, Alsace-Lorraine-Allemagne, Nord de la France-Belgique). Ce groupe a étudié les potentiels de développement du port en dehors de son périmètre, en se plaçant dans une logique "client". Le réseau des plateformes intérieures à disposition des opérateurs (voir notamment la carte des plateformes multimodales ci-dessous), celui des pôles logistiques ou des flux de fret ferroviaire empruntant les différentes parties du réseau national concernant les liaisons avec le Havre, ont été examinés et ont conduit à dégager plusieurs axes de travail :

- Lancer une étude des capacités disponibles pour le fret et des différents projets d'investissement à moyenne et long terme,
- mettre en place sur le Havre-Rouen-Paris une démarche qualité pour les sillons fret avec une perspective d'impact sur le prix du sillon,
- adapter l'infrastructure pour permettre la circulation de trains de 1000m entre le Havre et Valenton (la continuité étant assurée sur Lyon),
- susciter la mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité.

Par ailleurs, s'agissant de l'amélioration de la desserte ferroviaire, le GPMH a signé un protocole d'accord avec le grand port maritime de Rouen et RFF, le 28 octobre 2009 "pour le développement des trafics ferroviaires fret des ports de Rouen et du Havre et des zones industrielles et logistiques associées". Des synergies entre les trafics industriels et les trafics maritimes sont recherchées. En outre, pour répondre aux attentes concrètes des opérateurs

ferroviaires, le port est engagé dans un programme d'investissement visant à mettre au point différents outils de gestion et d'échange avec les opérateurs ferroviaires.

En vue de faciliter l'accès des opérateurs ferroviaires au réseau ferré portuaires, le port mettra à disposition un accès informatique fournissant les données utiles (mise à disposition des règles, demandes de sillon, état et caractéristiques du réseau, document de référence etc) et envisage de contribuer à la mise en place d'une plate-forme d'échange entre les chargeurs et les opérateurs de transport afin que la composition précise des trains (lien numéro de wagon/numéro de conteneurs, lien avec le booking navire) soit connue en amont de leur traitement physique et sans opération répétitive de saisie des données.



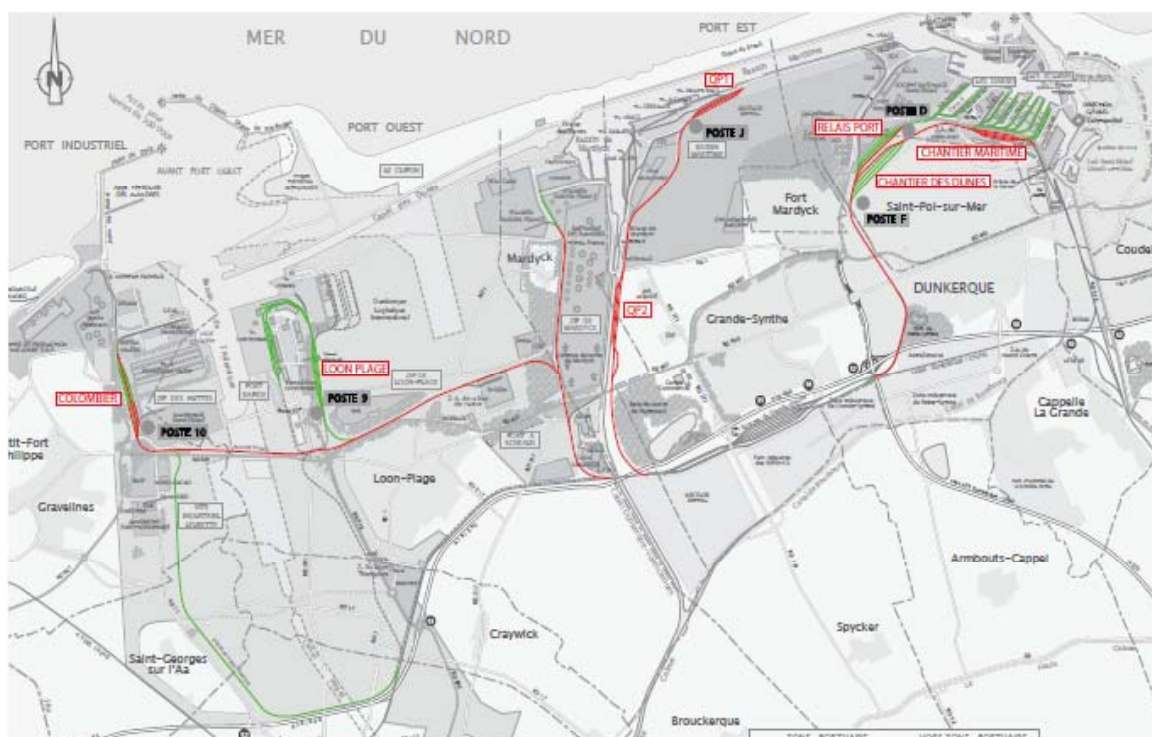
EVOLUTION DES PARTS MODALES DU GPMD DE 2002 A 2008

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Voie d'eau	7%	6%	8%	8%	8%	9%	10,65%
Voie ferrée	56%	55%	53%	52%	53%	52%	51,2%
Route	37%	39%	39%	40%	39%	39%	38,06%

Source Projet stratégique 2009-2013 du GPMD

L'essentiel du trafic ferroviaire (5M t sur les 5,5 M t transportés par voie ferrée) est constitué des trains de pondéreux (charbon et minerais) à destination de la Lorraine. Le mode fluvial est adopté essentiellement pour le transport de vrac solides (céréales, charbon) et de vrac liquides.

3.3. La desserte ferroviaire forces et faiblesses



Le port est devenu, en 2008, propriétaire²⁵ de 200 km de voies ferrées, dont 55 km sont électrifiées. Les installations comprennent également 5 postes d'aiguillage (ITE), de la voie équipée en « block automatique lumineux » et une quarantaine de passages à niveau. Le réseau est relié en cinq points au réseau ferroviaire national. L'état des voies est globalement satisfaisant, néanmoins au port Est, des actions de maintenance sont nécessaires car elles sont peu utilisées. Avec 48 circulations par jour la voie des Huttes, en particulier, a atteint un seuil de saturation.

²⁵

Arrêté du 4 mars 2008 relatif à la constitution des voies ferrées du port de Dunkerque.

Aucune navette ferroviaire régulière, ne dessert plus le port.

En dehors du périmètre du port, les liaisons ferroviaires du réseau ferré national ne permettent au port de développer son trafic ferroviaire, qu'à la marge : que ce soit vers la Belgique, vers Calais ou vers la Lorraine, les voies nécessaires au développement des nouveaux trafics ou des trafics actuels, posent problème au regard des trafics escomptés. A l'inverse, les investissements ne se justifient que si un niveau de trafic suffisant se concrétise...

L'artère Nord-Est (qui relie notamment Dunkerque à la Lorraine) est vitale pour l'économie du port. Elle permet d'écouler plus de 5M de tonnes. Or RFF peine à fournir les sillons sollicités. Le réseau national sera en outre d'autant plus sollicité que le cadencement des circulations voyageurs et la fermeture de la ligne la nuit pendant trois ans pour l'entretien de certaines voies, menace de contingenter les trains de fret du port ou de dégrader le service.

Autre point faible du réseau national, l'accès à la Belgique depuis le port. La saturation des lignes en service limite le nombre de trains pouvant se rendre du port vers Gand, où se trouvent les usines d'Arcelor Mittal. Ainsi, le GPMD considère comme une priorité la réalisation d'une ligne reliant Dunkerque à Adinkerque, en direction de la frontière belge. A ce stade le nombre de trains concernés serait néanmoins limité.

Pour accompagner le développement du trafic de navettes de conteneurs en direction de Calais et du Royaume Uni, le GPMD juge nécessaire d'éviter un rebroussement à grande Synthe et de moderniser la voie entre Dunkerque et Calais, qui est pour l'instant une voie unique non électrifiée sur sa partie centrale. Des travaux sont d'ores et déjà envisagés pour favoriser le passage des TER dans le cadre du CPER 2007-2013. D'autres aménagements seraient nécessaires dans la perspective de la mise en service des navettes qui emprunteront Eurotunnel. Actuellement, seuls trois trains de fret par jour en moyenne empruntent la voie. Ces travaux ne seraient donc pertinents que si des trafics potentiels suffisants étaient confirmés sur la ligne.

Enfin, parmi les éléments organisationnels favorables, le GPMD est le seul des trois ports étudiés à avoir d'ores et déjà sélectionné le futur gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré portuaire. Un appel d'offres a permis de désigner Eurotunnel qui deviendra ainsi le premier GID ne relevant pas de la SNCF. Ses missions débiteront en janvier 2011. Un des points intéressants du contrat, qui en dit long sur la prise réelle des ports sur l'organisation du transport ferroviaire en leur sein, porte sur la mise en place d'un système de gestion et de comptage des circulations. Actuellement la SNCF ne fournit pas ces éléments au port.

3.4. La desserte fluviale : forces et faiblesses

Le GPMD est relié au canal à grand gabarit Dunkerque-Lille/Valenciennes permettant le passage d'unité de 2500 t, transportant 136 EVP. Dunkerque étant proche de Lille (une soixantaine de kilomètre) la pertinence de ce mode dépend des circonstances. Le canal est également connecté au réseau belge par des canaux d'un gabarit de 1350 t et à la Picardie ou à la région parisienne par des voies navigables d'un gabarit de 650t ne permettant pas, pour leur part, une exploitation commerciale pertinente. Sans la réalisation du canal Seine Nord, le réseau fluvial reste donc limité. Aujourd'hui, il est soumis à des heures de fermeture des écluses la nuit.

Par ses caractéristiques, le réseau est adapté au transport fluvial de pondéreux. Le tirant d'air du canal, en revanche, constitue un frein au transport fluvial de conteneurs en raison des 4,5 m de hauteur libre. Un programme de relèvement des ponts à 5,25 mètres de hauteur libre a été engagé et aurait dû s'achever en 2009. L'objectif de VNF et du port consiste à permettre le

transport de deux couches de conteneurs High cube entre Lille-Dourges et le port ; cependant les difficultés rencontrées au sujet du partage du financement des travaux d'un pont aux environs de Saint Omer, créent une situation de blocage, privant d'effet l'ensemble des travaux réalisés en la matière depuis plusieurs années. Actuellement une seule couche de conteneurs est susceptible d'être embarquée sur le canal à partir ou à destination du port.

Le trafic conteneurisé par voie d'eau atteignait 4 500 EVP à fin Novembre 2009. En termes de services offerts, trois lignes régulières à vocation régionale sont actuellement opérées par Marfret-Fluvio-Feeder et "TMF service" :

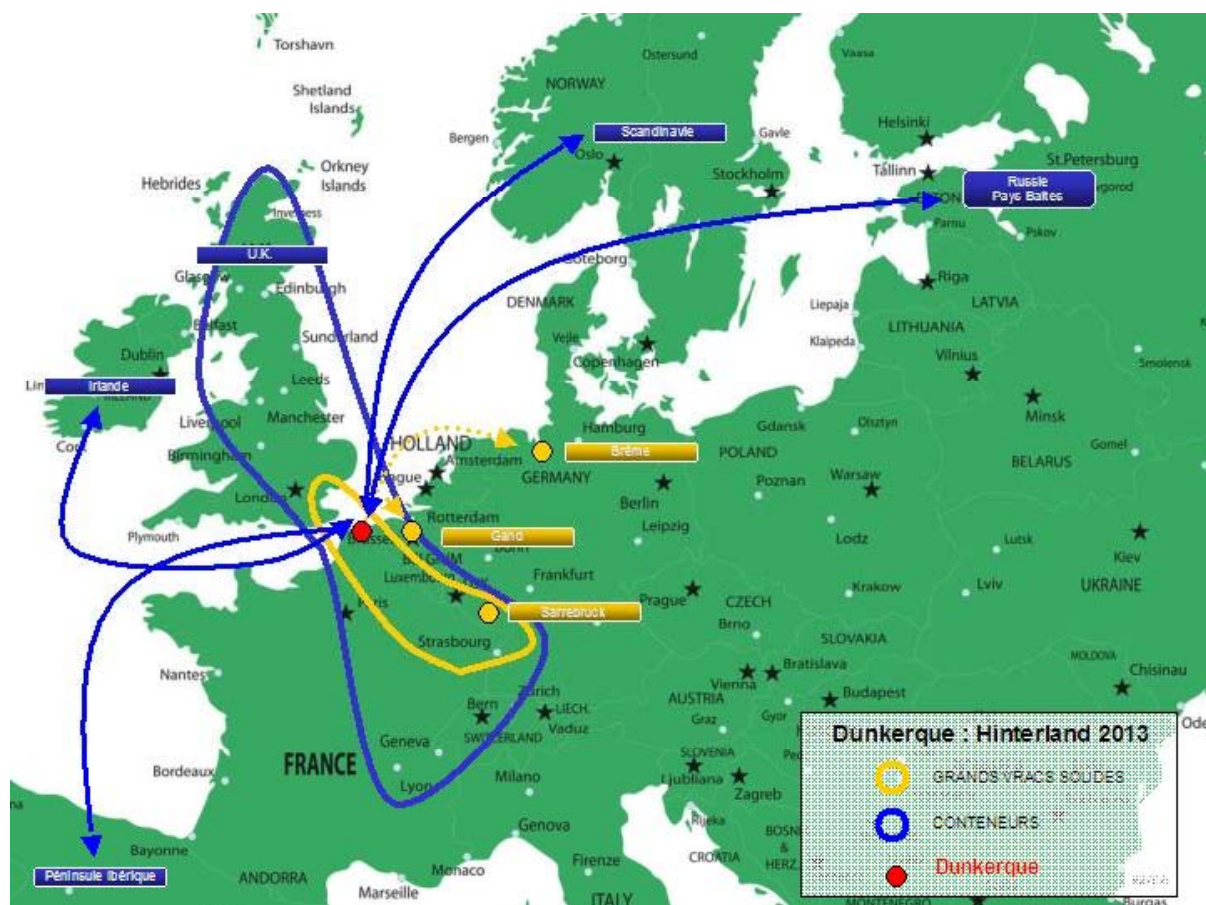
- Dunkerque - Lille – Dourges à une fréquence hebdomadaire ;
- Dunkerque - Lille Anvers à une fréquence hebdomadaire ;
- Dunkerque - Charleroi en Wallonie à une fréquence bimensuelle.

Il est à noter que depuis l'engagement de la réforme portuaire, l'intégration, dans le périmètre du GPMD, des voies navigables concourant au développement du port, n'a pas été réalisée à ce stade. Un des enjeux consistera, pour le port, à intégrer essentiellement les voies navigables ayant une vocation de desserte portuaire, les autres canaux assumant des fonctions ne relevant pas spécifiquement de la mission du port.



Source : Observatoire régional du transport fluvial

3.5. Les objectifs de croissance du port en terme de parts de marché et de report modal



OBJECTIFS DE CROISSANCE DU GPMD (HYPOTHESE HAUTE)

	2008	2013	Taux
Vrac liquides (en t)	14 833	15 250	+2,7 %
Vrac solides (en t)	26 831	30 510	+12,0 %
Marchandises diverses y compris conteneurs (en t)	16 025	24 740	+35,2 %
Conteneurs (en EVP)	214 485	540 000	+60,3 %
Trafic total en tonnes	57 689	70 500	+18,1 %

Source GPMD projet stratégique 2009-2013

L'augmentation prévue en matière de vrac solide prend notamment en considération la mise en place de nouveaux flux de charbon sur l'Allemagne à partir de 2010 à raison de 2 trains par semaine (250Kt) pour tendre vers 6 trains par semaine (750Kt). La prévision de croissance forte concernant les conteneurs est celle annoncée dans le cadre des conventions d'exploitation de terminaux. Néanmoins ces prévisions validées dans le cadre du projet

stratégiques, avant la crise, et avant l'annonce de la fermeture de Total sur le site, paraissent fort optimistes.

Il est en effet prévu, à l'horizon 2013, que le transport fluvial de pré ou post acheminement progresse de 56% tandis que le transport de fret, qui a une part modale de 51% croîtrait de 15% encore.

INVESTISSEMENTS DU GPMD EN FAVEUR DE LA MASSIFICATION

Projet	Montant de l'investissement	Financement	Date de mise en service	Fonction
Construction d'un bateau fluvial porte conteneur de grande capacité (permettant de transporter 3 couches de conteneurs)	10M€	Port /VNF		Fluvial
Extension de deux terminaux pour «petits vracs» : le TMV et le terminal Silonor, améliorant les capacités de rechargement fluvial des trafics et intégrant une desserte ferroviaire : TMV	12,7M€	Etat Relance portuaire : 6,35 M€	2011	Fluvial et fer
Silonor	13,2 M€	Etat relance Portuaire : 6,6 M€	2013	Fluvial et fer
Terminal à Pondéreux Ouest (QPO) : nouvel appontement pour les opérations de transbordement de charbon sur péniches et caboteurs	14M€	GPMD	Au delà de 2013	Fluvial
Électrification du faisceau de Loon plage (évite la rupture de charge au faisceau de grande Synthe et ouvrirait le port aux trafics de conteneurs traités par train entier, tout en améliorant la desserte ferroviaire du port Ouest et de sa zone logistique)	5 M€	CPER 2007-2013 : Etat 1,4 M€ Région 1,8 M€	2011	Fer
Jonction ferroviaire Port Ouest/Bassin maritime (facilitera les opérations de brouettage ferroviaire entre le quai ouest et ArcelorMittal pour le rendre plus compétitif que le brouettage par camion)	9,5 M€	CPER 2007-2013 : Etat 2,7 M€ Région 3,4 M€	2013	Fer
Électrification du barreau de Saint Georges (phase 2)	10,5 M€	CPER 2007-2013 : Etat 3,1 M€ Région 3,7 M€	2013	Fer
Prolongement électrifié du barreau de Saint Georges (phase 3). Ce projet constitue une alternative à l'électrification de la voie principale Calais Dunkerque entre la bifurcation du Puythouk et la connexion du Barreau de St Georges	19,1M€	Non financé	Au delà de 2013	Fer
Raccordement ferroviaire par le sud du terminal à conteneurs (en prévision du développement important du trafic ferroviaire de conteneurs +20%)	11,5 M€	CPER 2007-2013 : Etat 3,4 M€ Région 4,1 M€	2013	Fer
Fusion des postes d'aiguillage du port pour gérer l'ensemble du réseau ferroviaire portuaire depuis un seul poste d'aiguillage et sécuriser les interfaces	12,8M€ à 2013 12,2 M€ au delà	études préliminaires sur CPER : 150K€ Etat, RFF, GPMD pour 50 k€ chacun	Etudes 2012 Réa 2016	Fer

Rétablissement de la liaison ferroviaire port central – port est (facilitation des circulations et du brouettage) 2 ^{ème} phase : création d'une trilune de livraison-réception	1,6M€ 4,4 M€	Non financé pour l'instant Non financé	2012 après 2013	Fer
Modernisation de la voie ferrée des Huttes	5,5M€ Ph1 : 1,8 Ph2 : 3,7	Ph1: 1,35 sur plan de relance économie Ph2 : GPMD	2009 2011	Fer
Remplacement des appareils d'entrée du faisceau du colombier	2,8M€	Non financé	2013	Fer
Le barreau de Loon plage évite le rebroussement des trains à grande Synthe, favorisant la desserte du port vers Calais et le tunnel sous la Manche.	23,8M€	1,5M€ d'études au CPER 2007-2013 : Etat 0,4 Région 0,5 7,63 en 2013 non financé	études 2013 réa dès 2013	Fer

Source : *Projet stratégique 2009-2013 du GPMD*

3.6. Autres pistes visant à la dynamisation de la desserte massifiée

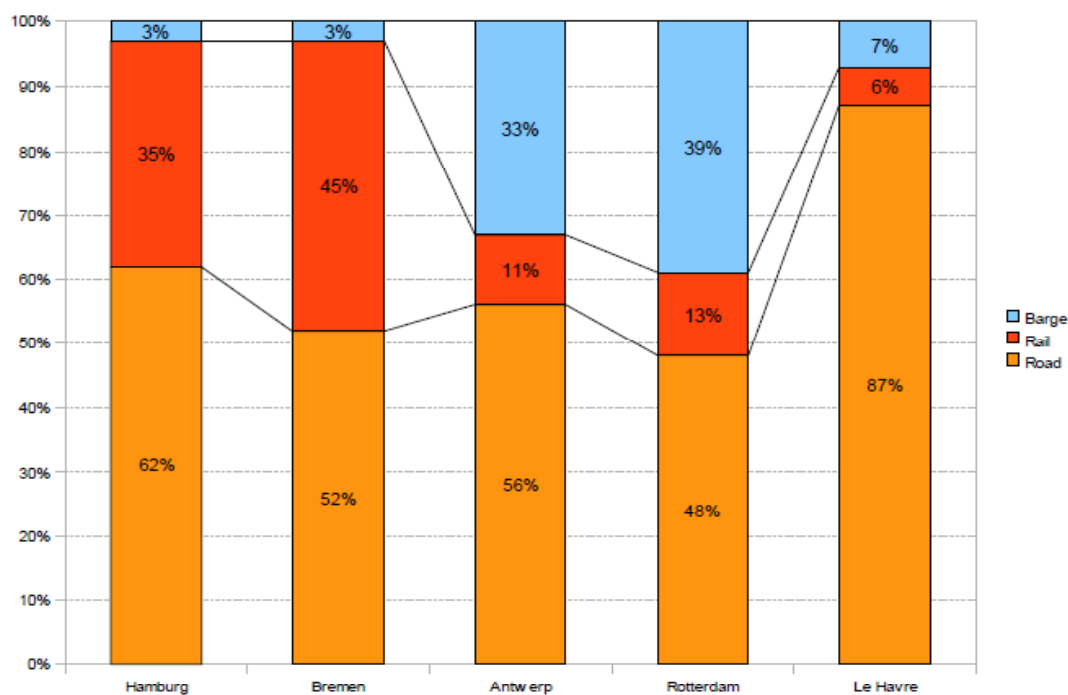
En dehors des investissements destinés à la modernisation du réseau d'infrastructures portuaires et la mise en place de nouvelles plateformes, le GPMD développe diverses actions et partenariats visant à garantir une amélioration de la desserte massifiée :

- Il entend développer le transport combiné en favorisant la mise en place de navettes ferroviaires conteneurisé entre Dunkerque et Strasbourg, Dunkerque et le Sud-Est parisien et avec le Nord de l'Angleterre. Dans le cadre des deux premières liaisons citées, le GPMD interviendra financièrement en tant que "candidat autorisé" pour la réservation des sillons auprès de RFF.
- En 2010 le GPMD lancera une étude portant sur les conditions de la mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité. Le consultant retenu devra en particulier démarcher les 75 sociétés qui possèdent un embranchement particulier dans un rayon de 80 km autour du port, en vue d'identifier de nouveaux trafics et évaluer le potentiel de massification des flux aussi bien portuaires qu'industriels.
- En vue d'assurer une offre de sillons fret de qualité permettant de faire face à l'augmentation des trafics envisagés, un contrat de partenariat a été signé entre RFF et le GPMD le 7 janvier 2010 pour œuvrer en commun au développement de l'hinterland du port (conteneurs), étudier la promotion de nouveaux trafics ferroviaires et procéder à des aménagements de l'infrastructure.
- Un nouveau Contrat de Progrès pour le développement des trafics fluviaux a été signé le 18 mars 2009 entre VNF d'une part, le port, l'Union Maritime et Commerciale ainsi que par le Syndicat Professionnel des Entreprises de Manutention du port de Dunkerque d'autre part. Couvrant la période 2009-2012, il comporte quatre grandes orientations : développer le trafic fluvial sur le port de Dunkerque, améliorer la qualité de service, optimiser les infrastructures et promouvoir l'interface fluviale.

- Le port, en association avec Ports de Lille et les gestionnaires des autres ports et plates-formes intérieures, mettra en place un plan d'actions stratégiques de nature à optimiser les retombées économiques et commerciales du Canal Seine-Nord Europe et à éclairer les positions à prendre sur les plates-formes associées au Canal.

4. Comparaison avec les ports de Rotterdam et de Hambourg

REPARTITION MODALE DU TRAFIC DE CONTENEURS EN 2008



L'exemple de Hambourg

Le port de Hambourg, troisième port européen, est un port polyvalent qui traite aussi bien des marchandises diverses (97Mt²⁶), des conteneurs (95Mt) que du vrac (41Mt). Sous réserve des fluctuations liées à la crise et dont les effets sont assez durement ressentis par le port, le vrac maintient une part constante depuis de nombreuses années, tandis que la part de trafic de conteneurs a connu une très forte croissance, le port se positionnant notamment comme premier port européen pour le trafic de conteneurs avec l'Asie.

Les investissements consentis par les opérateurs des terminaux sont à la hauteur du volume de trafic de conteneurs traité par le port (plus de 9 M d'EVP en 2008). Les terminaux n'ont pas été concédés à des armateurs comme c'est souvent le cas en France, mais à des opérateurs de manutention portuaire (HHLA et Eurogate-Eurokai). HHLA est un acteur majeur du transport ferroviaire ; en tant qu'opérateur intégré, il propose des centaines de navettes régulières de transport combiné sur une grande partie du continent européen.

La modernité d'un terminal comme CTA (container terminal Altenwerder) de HHLA, entièrement automatisé permet le traitement des conteneurs à un rythme ininterrompu. Le gigantisme des quais, des portiques et des surfaces de stockage du terminal, alliés à des systèmes informatisés de suivi des stocks de conteneurs, permettent la gestion de flux considérables dans le cadre d'une organisation optimisée. De même, la cadence de manutention autorisée par l'automatisation des véhicules sans conducteurs faisant la navette entre l'aire de stockage et le navire, le travail simultané de portiques doubles commandés par

²⁶

MEEDDM "ports maritimes et voies navigables -résultats 2008"

informatique qui chargent et déchargent les conteneurs sur les camions ou sur les véhicules automatiques, favorisent un traitement rapide de la marchandise. Nous trouvons donc ici les clés du succès du transport massif : les volumes, l'organisation, le transport longue distance.

La gestion de tels trafics a poussé à la mise en place d'une organisation efficace de la desserte de l'hinterland en tablant plus que dans tout autre port sur le mode ferroviaire. Celui-ci représente 35% de part modale pour le pré ou post acheminement de conteneurs, faisant de Hambourg la première gare de fret d'Europe. Le port de Hambourg dispose de navettes ferroviaires régulières irriguant l'Europe centrale et orientale ainsi que l'Allemagne jusqu'à la Suisse.

72 entreprises ferroviaires empruntent le réseau ferroviaire portuaire, qui est composé de 300 km de voies portuaires (relevant de la responsabilité du port) et de 300 km d'embranchements particuliers (relevant de la responsabilité des entreprises privées propriétaires). Par ailleurs, 220 trains par jours circulent sur le périmètre portuaire.

La réforme ferroviaire entrée en vigueur en Allemagne le 1er janvier 1994 visant à libéraliser le transport ferroviaire, a suscité l'arrivée de nouveaux entrants. Aujourd'hui la Deutsche Bahn, comme la SNCF en France, contrôle toujours l'essentiel du marché. Elle opère 70% du volume du trafic du port et demeure le gestionnaire d'infrastructure délégué du réseau ferré portuaire, depuis que le port a obtenu la propriété et la gestion de son réseau. Cette situation pourrait évoluer en 2013 lorsque le port lancera un appel d'offre pour déléguer la gestion du réseau.

Sur le plan organisationnel, les autorités portuaires se sont pourvues d'une direction entièrement consacrée au transport ferroviaire, la Hafenbahn, comprenant 73 personnes chargées de l'organisation des relations avec les entreprises ferroviaires, des questions techniques et commerciales. Il faut noter que le transport fluvial et routier ne disposent pas de l'équivalent dans l'organigramme de l'autorité portuaire. Une autre direction, en charge des infrastructures terrestres, s'occupe en revanche de la maintenance des voies ferrées, routières et navigables du port. La stratégie du port en matière de desserte consiste à poursuivre le développement du mode ferroviaire, tout en faisant progresser le mode fluvial, mais à la marge. Actuellement le port a pour objectif d'accueillir 400 trains par jours.

Cependant il ne sera pas possible d'envisager un tel flux de trains à Hambourg, sans procéder à des réformes importantes en vue d'optimiser l'utilisation du réseau. Ainsi, en dehors des importants travaux d'entretien et de modernisation du réseau portuaire, le port envisage de créer des gares de fret en dehors du périmètre du port afin de faire entrer des trains entiers prêts à décharger sur un terminal, en limitant ainsi l'encombrement des faisceaux ferroviaires portuaires. Le port mise également sur l'allongement des trains ; il réalise actuellement un terminal de 750 m, à cet effet et il oeuvre activement en vue du développement du réseau ferré national, où la place des circulations des trains fret doit être défendue. Par ailleurs le port, contrairement à ce qu'il se passe dans les ports français, et grâce à un système d'information utilisé aussi bien à des fins statistiques que pour l'exploitation du réseau, dispose d'une bonne connaissance des circulations. Il peut ainsi envisager une gestion fine de celles-ci.

En 2008, en particulier, le port a mis en application un nouveau système de tarification de son réseau visant à dissuader les circulations improductives et à fortement limiter les temps de présence des trains sur les voies d'accès. Trois catégories de voies ont été identifiées (voies d'accès, de formation des trains et de garage). Un droit d'entrée de 80€ est exigé par train pour l'accès au réseau portuaire auxquels s'ajoutent les coûts liés à la présence du train sur chaque catégorie de voie. L'objectif consiste à diviser par deux le nombre de trajets sur le port et le temps passé sur le réseau portuaire.

L'exemple de Rotterdam

"Jusqu'en 1994, la voie d'eau ne joue aucun rôle dans la desserte de l'hinterland des deux grands ports français à l'inverse des ports de Rotterdam et d'Anvers où l'organisation du transport fluvial se structure autour de quelques grands opérateurs. Anvers et Rotterdam bénéficient des conditions nécessaires au développement de ce mode de transport à grande échelle :

- Une très grande artère fluviale, le Rhin avec ses affluents (Moselle, Meuse) et la proximité du réseau danubien, qui dessert les plus importants marchés européens et où le principe de la libre circulation des navires de marchandises est la règle depuis le congrès de Vienne de 1815 ;
- De grands centres urbains et industriels le long de la vallée de la Ruhr et du Rhin, ancrés à proximité de l'infrastructure fluviale ;
- Des trafics portuaires considérables au regard de ceux des ports du Havre et de Marseille par exemple."²⁷

En outre, la réalisation de la Betuwe Line (d'un coût de 4,8 Mds € et d'une longueur de 160 km) constitue un cas rare de voie ferroviaire dédiée au fret construite, spécialement entre Rotterdam et l'Allemagne afin de réaliser la desserte massifiée du port. Elle est entrée en service en 2007 et a accueilli en 2009 plus de 200 trains par semaine. Contrairement aux ports français et à celui de Hambourg, il n'est pas gestionnaire de ses infrastructures mais il a pris des parts de capital dans la Betuwe line.

Le port de Rotterdam est le premier port européen et quatrième port du monde. Il a traité en 2009 malgré une diminution de 8,1% des trafics, 387 Mt de marchandises dont 10,8 Mt d'EVP (100,3 Mt). Les terminaux maritimes, comme à Hambourg, sont exploités de jours comme de nuit grâce à des systèmes automatisés traitant les marchandises à flux continu.

Son hinterland est très large il couvre essentiellement l'Europe du Nord et l'Europe centrale, et tout particulièrement l'Allemagne. 80 % de son trafic hinterland-port est à destination ou en provenance d'un pays étranger.

Le trafic de pré et post acheminement du port est réalisé à 37% par le fleuve, 47% par la route et 16% par le rail. Le port envisage en 2035 la répartition suivante : 45% par le fleuve, 35% par la route et 20% par le rail.

Les autorités portuaires estiment que les modes non routiers doivent être impérativement développés, la saturation des infrastructures routière au sein du port et hors du port constituant une difficulté réelle. Il est vrai que la configuration du port en forme de "couloir" établi le long de l'estuaire sur 40 km de long, nécessite que les différents modes organisent leurs circulations.

Afin de favoriser la massification, le port a ainsi engagé plusieurs projets :

- Réalisation d'un terminal fluvial à l'entrée du port (côté terre) afin de permettre aux bateaux fluviaux longue distance et aux camions de charger ou décharger leurs marchandises, en évitant de pénétrer dans le périmètre du port. Des navettes fluviales internes prennent ainsi en charge les marchandises jusqu'au terminal

²⁷

Frémont/Franc/Slack « desserte fluviale des ports maritimes et transport de conteneur » 2008

maritime voulu. Il s'agit du concept de "Container transferium" qui devrait capter de l'ordre de 2% du trafic à la mise en service du projet en 2013-2014, malgré le coût du service estimé à 70 €par conteneur. La capacité de la plate-forme sera de 200 000 EVP. Ce concept imaginé par le port devra être mis en oeuvre par des opérateurs portuaires, que le port cherche à mobiliser sur le projet. Le port de Rotterdam se porte pour sa part acquéreur des terrains nécessaires.

- Animation de la place portuaire visant à massifier les flux ferroviaires. Le port a mis en place en particulier une plate-forme internet rassemblant l'ensemble des informations pertinentes pour les opérateurs ferroviaires leur permettant d'identifier notamment en temps utile si des trains d'un opérateur, au départ d'une destination donnée, peuvent encore être complétés par des marchandises provenant d'autres opérateurs présents sur d'autres terminaux.
- Détermination par les autorités portuaires, dans certaines conventions de terminaux, notamment pour les derniers terminaux à conteneurs en cours de réalisation (Maasvlakte 2), des parts modales à atteindre pour le transport terrestre des marchandises, avec une contrepartie sous forme de bonus-malus. Le régime devra monter en puissance sur plusieurs années.

En revanche le port estime que le marché ferroviaire qui doit encore faire des progrès en terme d'organisation des services (concentration des flux), est suffisamment mûr pour organiser les services de transport ferroviaire. Il n'envisage pas de mettre en place des services de brouettage par exemple. Il n'intervient pas non plus dans la THC.

Vingt personnes au sein du port constituent les équipes dédiées à la mise en place de la stratégie ferroviaire et fluviale du port, ainsi qu'à l'animation des opérateurs concernés.

Troisième partie : Propositions

Quelles sont les conditions à réunir pour réussir le pari de la massification ?

Le transport intermodal, quelles que soient les techniques qu'il met en œuvre, n'a pas vocation à assurer la couverture générale du territoire. C'est un marché limité à des segments précis : il doit relier des bassins d'activité suffisamment puissants pour engendrer des échanges massifs et suffisamment distants pour que les avantages du rail, du fleuve, en termes de coût kilométrique, puissent contrebalancer le surcoût des opérations terminales, par comparaison avec le transport routier de bout en bout. Dans son état actuel, le transport intermodal en Europe est largement le résultat de l'action de quelques pays qui ont à traiter des contraintes géographiques fortes (Autriche et Suisse notamment) et qui ont consacré des moyens réglementaires et financiers importants à cette solution²⁸.

En dehors des qualités bien connues du mode routier (rapidité, flexibilité, coût), qui fait de lui un mode incontournable dont le propos ici n'est pas de négliger son importance dans la chaîne de transport, les conditions d'un rééquilibrage modal se trouvent notamment dans les performances des autres modes en concurrence. Pour le transport combiné, celle-ci est déterminée par cinq paramètres²⁹:

- l'infrastructure : existence d'un réseau étendu, d'une capacité suffisante, bien interconnecté permettant de desservir un hinterland large ;
- les caractéristiques du marché : plus les volumes augmentent et sont concentrés dans le port maritime et dans la destination finale, plus il devient intéressant de recourir à un mode massifié. Par ailleurs plus la distance à parcourir est longue plus le coût au km est réduit ;
- les services et les terminaux : existence de services réguliers/fiables/fréquents proposant des temps de transit acceptables par rapport à la route. Existence de réseaux de terminaux intérieurs ou hubs intérieurs, lieux de concentration des trafics et points d'éclatement vers les destinations finales (Konings, 2006) ; leur bonne localisation par rapport au marché est essentielle ;
- la desserte routière terminale : Son coût substantiel ne doit pas remettre en cause la compétitivité de l'offre combinée fleuve-route ou rail-route par rapport à un transport uniquement routier. Nécessité d'optimiser les opérations routières : taux de rotation des véhicules et limitation des parcours à vide (Niérat, 1992) ;
- l'organisation du marché : Nécessité d'un service intégré porte-à-porte, entre le terminal maritime et la destination finale, pour le compte du chargeur.

Les propositions présentées dans le cadre de ce rapport, compte tenu de la nécessaire amélioration de la connexion des ports à leur hinterland, portent sur les besoins en infrastructure ferroviaire et fluviale nécessaires au report modal, ainsi que sur les mesures pouvant être retenues pour rendre plus fiables et compétitifs les services de transport opérés

²⁸ Le transport intermodal en Europe - CNT, juin 2005.

²⁹ Desserte fluviale des ports maritimes et transport des conteneurs : Quels enjeux pour les ports français du Havre et de Marseille dans le contexte européen ? - Frémont/Franc/Slack janvier 2009.

sur ces réseaux. Ces mesures ne constituent donc qu'un des éléments nécessaire à la mise en place de chaînes logistiques performantes.

1. Les infrastructures ferroviaires nécessaires à la massification

1.1. Les besoins du port de Marseille concernant les infrastructures ferroviaires

Le grand port maritime de Marseille réalise aujourd'hui environ 85 % de trafic de pré et post acheminement par la route et seulement 9,6 % par le train. Il souhaite atteindre en 2013 une part modale ferroviaire de 30 % (par rapport à 13,7 % aujourd'hui) pour le transport de conteneurs.

Indépendamment même des objectifs de report modal assignés par l'Etat, l'enjeu de la massification de la desserte est essentiel, pour le GPMM qui entend traiter cinq fois plus de conteneurs et deux tiers de vrac supplémentaire d'ici 2020. Un programme de modernisation du réseau ferré portuaire, prévu au CPER pour 18 M€ est engagé, mais ne suffira pas.

Bassins Ouest du port

Sur les bassins Ouest, l'augmentation de la capacité des terminaux maritime est en cours, en particulier celle des terminaux à conteneurs. Fos 2XL sera mis en service au premier semestre 2011 et Fos 3XL et 4XL sont à l'étude en vue d'une mise en exploitation avant 2020. La capacité du pôle conteneur de Fos s'élèvera ainsi *in fine* à 4 M EVP. Dans ce contexte, deux projets directement liés à l'augmentation de la capacité du réseau et à la concentration des futurs flux de conteneurs sont envisagés.

Entre **Vigueirat et Graveleau**, 16 M€ sont actuellement prévus pour automatiser la signalisation ferroviaire et créer une commande centralisée. Cela permettra des gains capacitaires sur la ligne désormais saturée. A plus long terme, lorsque les flux le justifieront, le doublement de la voie, que le Port appelle de ses vœux, pourrait s'avérer nécessaire.

Le projet de chantier de transport combiné de Fos est un projet à moyen terme. Une étude de marché doit être lancée prochainement pour en définir précisément la consistance et la localisation. Ce projet est destiné à optimiser le taux de remplissage des trains pour certaines destinations qui trouvent un équilibre entre flux maritimes et continentaux. La mise en place de nouveaux services (nouvelles destinations) est conditionnée à l'existence d'un lieu permettant le regroupement des flux diffus de la zone industrialo-portuaire de Fos. La création d'un opérateur ferroviaire de proximité pourrait s'avérer pertinent dans le cadre de ce projet. Cette infrastructure constitue une des conditions pour l'amélioration de la part modale ferroviaire sur le segment du conteneur. Le projet est évalué à ce stade à 100 M€

L'amélioration de la desserte ferroviaire des bassins Ouest passera également par la définition d'un nouveau **périmètre du réseau ferré portuaire**. L'arrêté relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Marseille du 7 mars 2008 doit être modifié pour en prévoir l'extension de Fos jusqu'à Cossoul afin de permettre au port de gérer en totale cohérence l'ensemble du réseau de la zone industrialo portuaire.

Bassins Est du port

Le projet de chantier de transport combiné de Mourepiane vise à moderniser et améliorer la compétitivité du complexe ferroviaire de Marseille-Nord, déjà placé au 3ème rang national en volume de trafic de fret ferroviaire. Il s'agit d'aménager un terminal qui viendra notamment remplacer celui du Canet proche de la saturation et soutenir les évolutions des trafics. Planter un terminal de transport combiné rail-route à Mourepiane à côté de celui fer-mer et rouvrir le raccordement de Mourepiane sur le réseau ferré national, permettra d'améliorer la performance du transport combiné maritime (pour le pré et post acheminement) et continental (pour les flux n'ayant pas de lien avec le transport maritime), favoriser sa croissance et la massification des flux terrestres, et contribuer au développement de l'hinterland portuaire. Le Port va prochainement relancer une consultation sur la base du projet présenté à ses partenaires en vue d'une mise en service en 2012-2013. Le coût du projet évalué à 100 M€ devra être réparti entre les acteurs publics et privés. Aucun financement n'est mobilisé à ce stade, pour ce projet considéré comme pertinent par l'ensemble des acteurs.

Par ailleurs, une étude conduite en 2006 a montré l'existence d'un potentiel pour des services **d'autoroute ferroviaire** au départ des bassins Est du port avec des conditions de trafics rouliers évoluant simplement au fil de l'eau ; le Port de Marseille a décidé en mars 2008 d'en prendre la maîtrise d'ouvrage. Les trafics visés sont générés par l'activité roro en liaison avec le Maghreb notamment. La desserte envisagée s'élève à un aller-retour quotidien au démarrage, vers Bettembourg. Une plate-forme fer/route évaluée à 10 M€ est donc projetée. Le projet nécessite une mise au gabarit GB1 de la voie du réseau ferré national permettant de rejoindre l'itinéraire de l'autoroute ferroviaire existante reliant Perpignan au Luxembourg. Des rapprochements sont en cours pour constituer l'opérateur du terminal ou du service entre Marseille et le Nord. La mise en service visée est 2012-2013.

Sur le réseau ferré national

En dehors de la zone portuaire, le Port est attentif à l'évolution de la capacité du réseau ferré national, tout particulièrement en direction / en provenance de la région lyonnaise, qui constitue la principal pôle de son hinterland. Les principaux projets intéressant le port sont les suivants :

- a) Le **raccordement de Mourepiane** inscrit au CPER actuel et en cours d'étude, sera réalisé pour 2013. Indispensable au fonctionnement du projet de Chantier multimodal de Mourepiane, il permettra également d'accompagner le développement de cette zone, et profitera au projet d'autoroute ferroviaire (15,7 M€).
- b) La mise au gabarit "autoroute ferroviaire" de l'itinéraire Avignon – Port de Marseille/Fos pour raccorder le port au réseau d'autoroute ferroviaire existant (8 M€).
- c) Pour FOS, la capacité des voies jusqu'à Lyon est importante (4 voies entre Avignon et Lyon) et les possibilités de stationnement sur les gares de Sibelin et Vénissieux ne posent pas problème. La **rive droite du Rhône**, réservée au trafic de fret, est en bon

état et plusieurs raccordements permettent de passer sur la rive gauche, ce qui garantit la robustesse du réseau. Si le trafic devait fortement croître sous l'effet conjugué d'un meilleur report modal, du développement de l'activité du port, et de la mise en service des nouvelles lignes ferroviaires³⁰ favorisant de nouveaux trafics, il conviendrait de prendre en compte les problèmes d'acceptabilité sociale que le trafic pourrait susciter³¹. Second point de vigilance, des études étant lancées en vue d'expérimenter la circulation de TER sur la rive droite, **il conviendra de s'assurer que la mixité ne porte pas préjudice en terme de capacité à la circulation des trains de fret à l'avenir.**

- d) La traversée de Lyon est problématique en raison notamment d'un trafic TER important le jour. Le **contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise**, inscrit dans l'engagement national pour le fret ferroviaire, est à l'étude (environ 4Md€) avec une mise en service envisagée en 2020. Dans l'attente, le développement du trafic ferroviaire du port est fortement contraint par le nœud lyonnais, ce qui imposera de prêter une attention particulière aux horaires de passage des trains dans cette agglomération. En dehors des horaires de pointe, la capacité de l'infrastructure répond aux besoins actuels.

	Coût en M €	Mode de financement retenu	Priorité
Fos			
Augmentation de la capacité de la ligne Vigueirat-Graveleau, à Fos			
- Modernisation de la signalisation	16	CPER + port	1
- Doublement de la ligne	45	non financé	2
Terminal de transport combiné mer/fer de Fos	100	non financé	1
Mourepiane (bassin Est)			
- Terminal de transport combiné fer/route à Mourepiane,	100	non financé	1
- raccordement de Mourepiane (travaux)	15,7	CPER	1
Terminal d'autoroute ferroviaire	10	4M€ Plan de relance portuaire, financements complémentaires à préciser	1
Mise au gabarit haut et bas de la voie jusqu'à Avignon (travaux)	8	CPER	1
Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	4 000	Engagement national pour le fret ferroviaire	1

³⁰ Perpignan-Figueras (2012), contournement de Nîmes et Montpellier (2016), et Lyon-Turin (horizon 2023)

³¹ A cet égard, le ministre en charge des transports a chargé RFF le 15 avril 2009, d'élaborer un programme adapté de mesures de protections acoustiques sur les voies existantes des rives droite et gauche de la Vallée du Rhône, en accordant une importance particulière aux zones qui sont d'ores et déjà identifiées comme des points noirs bruit.

1.2. Les besoins du port du Havre concernant les infrastructures ferroviaires

Le port du Havre souhaite constituer un "système industriel de massification", permettant des économies d'échelle importantes dans le ramassage des boîtes sur les différents terminaux, limitant le nombre de manœuvres ferroviaires et facilitant l'optimisation des remplissages des trains et des barges pour les différentes destinations. La mise en place d'une desserte massifiée de l'hinterland est engagée en cohérence avec l'augmentation, en cours, des capacités des terminaux maritimes. Avec la mise en service complète des douze postes à quai de Port 2000, les objectifs de trafics sont de 6,3 M EVP en 2020 dont 3,6 M pour l'hinterland terrestre, soit un doublement du nombre d'EVP devant être acheminés par rapport à aujourd'hui.

Réseau ferré portuaire et interface avec le réseau ferré national

La capacité du port à gérer une forte augmentation du trafic ferroviaire a nécessité de renforcer, électrifier et automatiser le **faisceau de la plaine alluviale**, qui prendra la place de la gare de Soquence en tant que gare ferroviaire principale du port ; l'essentiel des travaux ont été achevés fin 2008. Le triage de Soquence, mal positionné par rapport à l'extension du port, ne répond pas dans de bonnes conditions à tous les besoins du trafic (voies inférieures à 750 m notamment). Le raccordement de la Brèque, qui évite un rebroussement à Soquence et se situe à l'interface entre le réseau portuaire et national, achèvera ce dispositif. Sa mise en service est prévue pour fin 2010 (50M€).

L'amélioration de la **desserte ferroviaire immédiate de Port 2000** (9 M€) nécessite, pour sa part, un élargissement du faisceau de soutien de Port 2000, afin que n'accèdent aux terminaux maritime que les trains devant être chargés ou déchargés, les autres opérations devant être effectuées sur le faisceau, sans encombrer les terminaux. Ce faisceau de 5 voies, sera porté à 10 voies mi-2010 ; trois d'entre elles seront d'une longueur de 1000 m. Le doublement de la voie entre le faisceau et les quais de Port 2000 ainsi que l'automatisation des postes d'aiguillage (aujourd'hui à gestion manuelle) sont en cours et doivent être réalisés pour le premier semestre 2012.

Enfin, le projet phare du port en vue du développement du pré et post acheminement non routier, est le **projet de chantier multimodal**, qui aura vocation à desservir pour le mode ferroviaire comme pour le mode fluvial l'ensemble des terminaux du Havre, dont ceux de Port 2000, ainsi que la zone industrielle. Ce projet vise à permettre la concentration des flux de conteneurs à l'import comme à l'export, en vue de gérer rationnellement l'organisation des flux intra portuaires, d'organiser efficacement la rupture de charge et de massifier la desserte.

Le projet évalué à 160 M€, sans aménagement lourd des infrastructures, comprend deux phases. La première, d'un montant de 135 M€, serait en service en 2013. Il s'agit de relier Port 2000 avec les voies ferroviaires existantes et d'organiser le départ direct des lignes. Cette étape doit être engagée sans tarder, le système actuel atteignant ses limites à l'occasion de la mise en service des prochains postes à quai, en 2010 - 2011. La deuxième phase pourrait intervenir à l'horizon 2015 et s'appuierait, suivant l'avancement de ces différents projets, sur la réalisation du prolongement du Nouveau Canal Fluvial (Grand Canal du Havre) et sur un raccordement ferroviaire direct du chantier multimodal vers Port 2000.

Sur le réseau ferré national, la liaison le Havre - Paris constitue une ligne mixte supportant des trafics TER, voyageurs grande ligne et fret. De nombreux travaux impactent jusqu'en 2013 la voie entre Paris et le Havre, travaux qui doivent permettre d'accueillir le fort développement des trains de banlieue dans cette zone. **Durablement l'accès à Paris, principal hinterland du port, par l'artère Rouen-le Havre, sera difficile.**

- a) La nécessité d'équiper la totalité de la ligne le Havre-Rouen-Paris d'**installations permanentes de contre sens**, qui permettent en cas d'incident ou lors de travaux, de faire basculer les circulations en sens inverse du sens normal (contresens) sur un ou plusieurs intervalles, serait nécessaire pour garantir la robustesse du trafic aussi bien voyageurs que fret. Les sections Rouen-Le Havre et Val de Reuil-Gaillon doivent encore être équipées. Ces projets évalués à 100 M€ ne sont pas prévus à ce stade.
- b) Actuellement, les conteneurs maritimes high cube nécessitent d'être transportés sur certains types de wagons permettant le passage de ces conteneurs dans les tunnels situés entre le Havre et Paris. La fin de la mise au gabarit GB1 de la ligne pourrait à long terme constituer un atout pour fluidifier la gestion de ces conteneurs par les entreprises ferroviaires.
- c) Des études portant sur un contournement au nord de Rouen ont été engagées pour permettre aux trains de fret, d'y circuler. Le niveau de service du futur itinéraire de contournement n'est d'ailleurs pas arrêté (nouvel itinéraire d'accès à Paris, ou simple voie de contournement à vocation temporaire ?) ; il comporte deux segments : **Motteville /Montérolier-Buchy**, dont la modernisation et l'électrification ont été réalisées en 2008 et le segment Serqueux-Gisors.

La réouverture de la ligne **Serqueux et Gisors** suppose deux phases de travaux. La première de 80 M€ environ consistant à remettre en état la voie (la mise en service est prévue en 2012), permet d'évacuer de 8 à 12 trains de nuit en cas de fermeture temporaire de la ligne historique pour des travaux. Cette option ne constitue pas une véritable alternative car elle impose aux trains un rebroussement à Serqueux. La seconde phase prévue pour 2017/2018 vise la réalisation d'un ensemble d'opérations comprenant notamment des aménagements en gare de Serqueux et l'électrification des voies. Son montant est estimé à ce stade à 180 M€. Cette ligne permettrait d'échapper à la densité du trafic voyageur entre Mantes et Paris principalement. L'évaluation des montants et a fortiori le financement ne sont pas achevés. Aujourd'hui, les modes d'exploitation en gare de Serqueux sont coûteux et **le calendrier du projet ne permet pas de traiter convenablement le trafic du port du Havre pour les trois ans à venir (c'est à dire jusqu'à la fin des travaux de la ligne Le Havre-Paris par Rouen).**

- d) Afin de répondre aux difficultés pérennes d'accès à la **région parisienne**, RFF prévoit des aménagements à l'ouest de la capitale afin de faciliter son contournement. Ainsi, des projets sont en cours d'étude pour Juvisy-Grigny (mise en service 2020), Juvisy-Brétigny (mise en service 2015) et Conflans-Argenteuil (mise en service 2020). L'ensemble de ces aménagements, complémentaires au projet Serqueux Gisors, apporteront des facilités pour tracer les sillons autour de Paris et en faciliter l'accès. Néanmoins, outre des financements de plusieurs centaines de

millions d'euros à définir, les dates prévisibles de mise en service sont lointaines. **Il conviendra, entre temps, de veiller à ce que le grand contournement de Paris constitué d'une voie double orientée fret, ne soit pas pénalisé par la mise en place de circulations voyageurs.**

- e) **Le Havre-Lyon** : La route par Amiens, Chalons puis Chaumont pour rejoindre Lyon est partiellement électrifiée. Il pourrait à l'avenir être envisagé d'électrifier 300 km de lignes. Ce projet n'est pas à l'étude actuellement. Il faut cependant noter que les voies de ce parcours sont en bon état et qu'elles offrent des caractéristiques de circulation satisfaisantes ; même si ce parcours impose l'utilisation de machines diesel, il constitue donc une alternative pertinente au trafic vers le sud est, y compris à long terme.

En résumé, sur le réseau ferré national, les liaisons ferroviaires entre le Havre et Paris posent un réel problème à court terme. Il y a actuellement une forte carence de capacité pour atteindre Paris qui devrait être partiellement résolue une fois le programme de travaux achevé en 2013 ; à plus long terme, c'est la capacité pour les trains de fret à contourner Paris qui constituera un facteur limitant.

	Coût en M €	Mode de financement retenu	Priorité
Modernisation des voies ferrées du port (y compris l'amélioration de la desserte ferroviaire de port 2000)	20	CPER	1
Chantier multimodal (fer/route/fluvial)	160	Plan de relance portuaire 37 M€, GPMH 42 M€, CPER financement à compléter	1
Serqueux-Gisors			
1ère phase	80	non financé	1
2nde phase :	180	non financé	
- le raccordement de Serqueux et l'électrification des deux voies	dont 90		1
- autres opérations de la 2nde phase	et 90		2
Amélioration des accès à la région parisienne	400	non financé	2
Electrification de 300 km de lignes entre Amiens, Chalons et Chaumont	450	non financé	2

1.3. Les besoins du port de Dunkerque concernant les infrastructures ferroviaires

Le transport ferroviaire est vital pour le GPMD, qui est déjà premier port ferroviaire de France, avec 12 % du trafic de fret grâce notamment aux flux de pondéreux. Le GPMD y consacre d'importants investissements. 61,5 M€ sont inscrits au projet stratégique du Port

avec pour principal objectif d'augmenter sa capacité ferroviaire, de permettre l'accès direct en traction électrique sur les faisceaux du port ouest et d'optimiser l'interface entre les voies du port et le réseau national.

Le contrat de projet actuel comporte un important volet ferroviaire sur le réseau des voies ferrées portuaires (38 M€ financés par l'État, la Région et le Port), avec :

- l'électrification du barreau de Saint Georges qui relie le faisceau du Colombier à la voie principale Calais-Dunkerque et libèrera de la capacité sur la voie des Huttes saturée ;
- le raccordement par le sud du terminal à conteneurs qui permettra une meilleure fluidité du trafic en évitant des mouvements de trains ;
- l'allongement partiel et l'électrification du faisceau de Loon-Plage permettant un gain de productivité en évitant une rupture de charge au faisceau de grande Synthe ;
- la jonction directe entre le port ouest et le bassin maritime devant rendre le fer plus compétitif par rapport au brouettage effectué par camion ;
- l'étude d'un nouveau barreau orienté vers Calais et Eurotunnel au départ du terminal à conteneurs évitant un rebroussement à grande Synthe (barreau de Loon-Plage).

Certaines opérations prévues au projet stratégique n'ont cependant pas encore trouvé de financement :

- la fusion des cinq postes d'aiguillage, permettant de séparer les équipements du réseau ferré national et portuaire, de les moderniser et de limiter le nombre d'équipes en charge de l'exploitation, évaluée à 25 M€ (études et travaux),
- l'opération de raccordement entre le port est et le port central permettant d'effectuer le transport à l'export de produits, ne pouvant être acheminés par la route, dont le coût est de 1,5 M€
- la construction du barreau de Loon, évaluée à 23 M€ (dont 7 M€ non financés à partir de 2013), voie nouvelle favorisant la desserte du port vers Calais et le tunnel sous la Manche.

Sur le réseau régional, le CPER prévoit le contournement ferroviaire de Lille et la modernisation de l'axe Calais-Dunkerque. Si ce dernier projet devait être lancé, le port envisagerait de contribuer financièrement à l'électrification, au moins entre le barreau de St Georges et Grande Synthe, qui constitue un impératif pour le port. Il s'agit d'une section du réseau ferré national, à laquelle le port pourrait contribuer exceptionnellement en remplacement d'un investissement équivalent prévu sur le réseau ferré portuaire.

Par ailleurs, les enjeux forts du port sont liés à sa capacité d'être relié dans des conditions satisfaisantes à son hinterland national et international par la voie ferrée ; ces trois destinations présentent des faiblesses.

- a) **Liaison Dunkerque-Lorraine** : Cette liaison essentielle pour le Port est rendue difficile par le passage de Lille, où la circulation des TER est très dense et se concentre sur Lille-Flandres. RFF admet que sur « l'artère Nord Est » les retards sont nombreux et la qualité de circulation des trains globalement insatisfaisante. Des investissements nombreux sont engagés pour le contournement fret de Lille. Ils seront tous achevés en 2014, ce qui dans l'intervalle rend la situation tendue.
- b) **Liaison Calais-Dunkerque** : Cet axe constitue, selon le Port, un fort enjeu en terme de développement de son hinterland. Le Port souhaite la mise en place de trains de conteneurs entre le terminal de Dunkerque et les plateformes intérieures britanniques. La modernisation et l'électrification de la voie ferrée Dunkerque-Calais, complétée par la réalisation du futur barreau de Loon-Plage sur le domaine portuaire, favoriseraient le développement du rôle de Dunkerque comme port ouvert vers le marché britannique. RFF a engagé un projet qui va permettre d'augmenter la capacité de la voie. Le projet d'électrification, de modernisation de la signalisation et de renforcement de la plate-forme, est cours d'étude (phase AVP).

Ces travaux permettraient le trafic TER de 2 trains /heure en pointe mais surtout un trafic fret à minima de 22 trains par jour (5 trains de fret par jour sont prévus en terme de trafic par le Port, soit 66 000 conteneurs). Cet investissement, dont la réalisation doit être conditionnée à l'analyse d'une réelle pertinence économique, permettrait de répondre à l'accroissement du trafic des ports de Calais et de Dunkerque jusqu'en 2020. A ce stade, le trafic demeure théorique, tant que les tarifs fixés par Eurotunnel aux navettes ferroviaires, ne permettent pas au projet de trouver son équilibre.

- c) **Dunkerque-Belgique** : le trafic de fret ferroviaire pour la Belgique passe actuellement par Lille, qui offre des possibilités de passage très limitées (cf. supra). Une connexion directe de Dunkerque vers la Belgique est donc évoquée par le Port pour atteindre les industries présentes de l'autre côté de la frontière. RFF plaide pour la réouverture de la ligne vers Adinkerque par Bray-Dunes, fermée à la circulation depuis dix ans. Cette fermeture était due au passage de trains tirant des wagons de fonte liquide dont le bruit et les vibrations ont été mal acceptés par la population riveraine. Cette voie est en bon état et RFF juge qu'elle pourrait être rapidement réouverte à la circulation. Une étude va être menée pour évaluer les contraintes pesant sur la réouverture de la voie (type de trafic, gestion des nuisances...).

Le Port et la Ville de Dunkerque estiment qu'une voie nouvelle embranchée sur la ligne Dunkerque-Lille à destination de Furnes, en Belgique, répondrait davantage aux enjeux en cause. Une étude devrait être engagée pour identifier la pertinence économique de ces deux options.

	Coût en M €	Mode de financement retenu	Priorité
Fusion des postes d'aiguillage, barreau de Saint Georges et raccordement	12,8	non financé	1
Contournement fret de Lille	112	CPER (399 M€ à répartir entre plusieurs projets régionaux)	1
Dunkerque - Calais : - Modernisation de la voie unique - Électrification (32 km)	130 20	non financé non financé	1 2
Dunkerque - Belgique - Réouverture de la ligne Dunkerque-Adinkerque vers la Belgique - option alternative : Voie nouvelle vers la Belgique	environ 30 environ 70	non financé non financé	2 2

1.4. Intégrer les ports français dans le réseau des corridors de fret ferroviaire européen

Alors que la part du rail dans le transport de fret ferroviaire européen avait connu au cours des décennies précédentes un déclin continu, une stabilisation est intervenue depuis le début des années 2000. Ainsi sa part mesurée en tonne-kilomètres dans le transport de fret est-elle passée, dans l'UE 27, de 12,6 % en 1995 à 10,5 % en 2002, avant d'atteindre 10,7 % en 2007³².

Résolue à établir un espace européen fondé sur la dynamisation du fret ferroviaire par la libre concurrence des entreprises ferroviaires, l'Union européenne a libéralisé l'accès aux réseaux nationaux, défini des spécifications favorisant l'interopérabilité des réseaux, mis en place des corridors interopérables ayant vocation à être équipés de l'ERTMS³³ et cherche désormais à améliorer le fonctionnement du marché (gestion des terminaux et l'accès aux réseaux), reposant actuellement sur la seule action des gestionnaires d'infrastructure. A cet égard, Railnet Europe constitue une initiative positive d'association des gestionnaires d'infrastructure européens.

Aujourd'hui, avec l'adoption imminente du « règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif », des dispositions concrètes à mettre en œuvre d'ici trois ans et opposables juridiquement, doivent donner corps au réseau européen à priorité fret.

Basées sur des « corridors fret » internationaux, ces mesures visent à assurer le développement des services internationaux de fret ferroviaire en permettant, sur ce réseau, une circulation efficace, la planification d'investissements et la disponibilité de sillons

³² Rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen "deuxième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire" 12 janvier 2010.

³³ European railway traffic system, système de signalisation interopérable, système de signalisation interopérable.

internationaux fiables et en nombre suffisant, sollicités auprès d'un guichet unique. Il crée une véritable priorité pour le fret en introduisant sur le réseau « à priorité fret » l'obligation pour les gestionnaires d'infrastructures, regroupés dans des organes de gouvernance des corridors (comités exécutifs), de réserver des capacités pour le fret, capacités qui doivent être garanties y compris pour les demandes de dernière minute. Il s'agit là d'une innovation qui contribue à répondre aux exigences commerciales du fret. Les régulateurs sectoriels³⁴ complètent le dispositif. Ils coopèrent pour surveiller la concurrence sur les corridors de fret, assurent un accès non discriminatoire aux corridors et constituent les instances de recours.

Neuf itinéraires principaux de fret européen se fondant sur les corridors européens préexistants, sont identifiés dans le règlement, quasiment tous sur des axes Nord-Sud. Trois d'entre eux traversent la France :

- corridor 2 : Rotterdam – Anvers – Luxembourg – Metz – Dijon – Lyon (ou Bâle), correspondant au corridor C ERTMS (13 237 M t.km en 2005) ;
- corridor 4 : Sines -Lisbonne- Leixoes (ou Sinnes – Elvas – Algésiras) – Madrid-San Sebastian – Bordeaux – Paris – Metz, inclus dans le plan de déploiement ERTMS de la France pour la partie qui la concerne (12 423 M t.km) ;
- corridor 6 : Almería - Valence (ou Madrid - Saragosse) – Barcelone – Marseille - Lyon – Turin - Udine - Trieste (ou Koper) – Ljubljana – Budapest - Zahony (frontière entre la Hongrie et l'Ukraine), correspondant au corridor D ERTMS (10 865 M t.km).

Le règlement précise par ailleurs que ces corridors peuvent être étendus à d'autres itinéraires en fonction des priorités nationales.

Si le port de Marseille est bien desservi par le corridor 6, les ports du Havre, de Dunkerque , ou aucun autre port français ne se situent sur ces corridors. Cela ne prive pas les opérateurs de bénéficier de sillons internationaux au départ des ports, mais il conviendra d'y remédier en constituant les extensions aux corridors actuels ou de proposer de nouveaux corridors, afin de leur conférer un statut équivalent aux autres ports européens concurrents déjà reliés.

Rotterdam relève de trois corridors, Anvers de deux, Breda, Gênes et Barcelone sont situés sur l'un des corridors. Par ailleurs les nouveaux leviers offerts par le règlement, aux entreprises ferroviaires sont valorisables par les ports auprès des acteurs de la chaîne logistique.

Le port de Dunkerque souhaite d'ores et déjà une extension :

- du corridor 1 (Zeebrugge - Anvers/Rotterdam-Duisburg-[Bâle]-Milan-Gênes) jusqu'à Dunkerque et au tunnel sous la Manche. Ce corridor "littoral nord" lui permettra de conforter son objectif de développement du trafic depuis/vers le nord de l'Angleterre tout en offrant une alternative de transport compétitive pour l'acheminement de trafics pondéreux de Dunkerque en Allemagne.
- et du corridor 2 (Rotterdam – Anvers – Luxembourg – Metz – Dijon – Lyon) afin de confirmer la vocation fret de l'artère Nord-Est (de la France) dans le réseau et ouvrir l'hinterland ferroviaire de Dunkerque vers le Sud.

³⁴

Visés à l'article 30 de la directive 2001/14/CE.

D'autres options existent pour Dunkerque, qui pourrait le cas échéant figurer sur un nouveau corridor à créer, reliant également le Royaume Uni.

S'agissant du port du Havre, il pourrait être connecté au corridor 4, grâce à l'ajout au tronçon Paris-Metz d'un tronçon le Havre-Paris.

Proposition 1 :

Intégrer les ports du Havre et de Dunkerque dans le réseau des corridors de fret européens au même titre que d'autres ports européens, ainsi que dans les corridors ERTMS et ceux de Railnet Europe.

2. Les infrastructures fluviales nécessaires à la massification

2.1. Les besoins du port de Marseille

Pour atteindre les objectifs visés en matière de part de marché fluviale, le GPMM s'attache en particulier à dédier aux barges des quais équipés des outillages directement adaptés à ces trafics.

Dans le périmètre du port

En termes d'infrastructure les besoins prioritaires sont de deux types :

La **construction de la liaison fluviale entre le fond de la darse 2** et le canal du Rhône est structurante pour le transport fluvial à Fos. Le chantier, d'un coût de 22 M€, est inscrit au Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 et pour 12 M€ du plan de Relance Portuaire. Il s'agit d'un nouveau canal, d'une longueur de 3,5 km, qui permettra le croisement de convois fluviaux de grand gabarit et réduira de 1h30 environ le trajet entre le Rhône et les terminaux maritimes. La liaison allègera le trafic sur toute la partie aval du canal où la circulation s'opère parfois en alternat du fait de son étroitesse. Ce faisant, la liaison fluviale libèrera cette partie du canal qui ne sera empruntée que par les barges se rendant vers les terminaux du minéralier, de Lavera, de Fos Pétrole et de l'Etang de Berre. Enfin, la liaison fluviale évitera le passage délicat en mer entre la darse 2 et la darse 1, sécurisant la navigation des bateaux fluviaux jusqu'aux terminaux à conteneurs, en leur évitant également de croiser les flux des bâtiments maritimes.

Cette infrastructure permettra au port de Fos d'optimiser sa desserte fluviale à conteneurs et favorisera le report modal vers la barge. Il doit donc être soutenu. Sa réalisation nécessitera néanmoins de prendre en compte les difficultés engendrées par la présence d'espèces protégées sur le site.

Par ailleurs, dans le cadre de la fluidification des circulations fluviales au sein des bassins de Fos, le Port prévoit de compléter la **construction de postes d'attente fluviaux** afin de permettre aux barges d'attendre en toute sécurité la libération du poste à quai pour être chargées ou déchargées (4 M€ au CAPIER Plan Rhône 2007 -2013).

En dehors du port

Au-delà du périmètre portuaire, la place portuaire de Marseille soutien **le désenclavement du Rhône et de la Saône vis-à-vis du bassin rhénan**. La création d'un débouché de ce fleuve vers l'Europe du Nord constituerait pour le port de Marseille une formidable opportunité pour desservir, par un mode massifié et respectueux de l'environnement, le bassin économique le plus dynamique d'Europe. Il s'agirait de l'unique axe fluvial **européen Nord-Sud**.

Conformément aux dispositions de la loi *de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement*, un débat public relatif au projet reliant la Saône à la Moselle sera organisé d'ici à 2012. Ce débat envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin, qui fera l'objet d'études complémentaires préalables.

Les fonctions de desserte nationale de ces deux projets, qui représentent les deux-tiers des trafics, ne concernent pas les mêmes territoires : la liaison Saône-Moselle traverserait la Bourgogne, la Franche-Comté et la Champagne-Ardenne et permettrait de desservir la Lorraine, le Luxembourg, la Sarre et le bassin mosellan ; la liaison Saône-Rhin traverserait la Franche-Comté et desservirait l'Alsace et les régions du Rhin supérieur.

Le canal Saône-Moselle, évalué à ce stade à 10 Md€ fait l'objet d'estimations de trafic (en 2025) comprises entre 4 et 15 millions de tonnes selon les scénarios. Cet axe fluvial aura pour vocation de mieux irriguer les bassins économiques importants du Nord - Est de la France en prenant en compte leur positionnement européen sur le bassin du Rhin.

	Coût (en M €)	Mode de financement retenu	Priorité
Canal fluvial au fond de la darse 2	42	22 M€CPER PACA, 12 M€ plan de Relance Portuaire, 8 M€GPMM	1
Postes d'attente fluviaux	4	CPER Plan Rhône 2007-2013	1
Canal Saône-Moselle	environ 10 000	non financé	1

2.2. Les besoins du port du Havre

Le port envisage de doubler d'ici 2020 le nombre de conteneurs transportés par la voie fluviale. En dehors de la réalisation de la plate-forme multimodale destinée à concentrer les flux arrivée et départ, notamment de conteneurs, au sein du port, le port du Havre n'estime pas avoir besoin d'infrastructures fluviales supplémentaires pour augmenter sa capacité de transport avec la région parisienne. La modernisation de l'écluse de Tancarville (4 M€) est en cours de réalisation et plusieurs projets visant à fluidifier le cheminement des transports au sein du port, sont à l'étude :

Le chantier multimodal

Le projet essentiel visant l'amélioration de l'interface transport maritime/transport fluvial routier et ferroviaire, est celui de la plateforme multimodale, présentée ci-dessus au point 1.2 (160 M€).

Le raccordement du grand canal du Havre

Le raccordement direct au Canal de Tancarville par un nouveau canal fluvial (Grand Canal du Havre) est en cours d'étude. Il a fait l'objet du 8 octobre 2009 au 7 février 2010 d'un débat public. Ce projet évalué à 200 M€ est prévu au CPER pour un montant de 150 M€. Il ne vise pas à augmenter la capacité mais à fluidifier les trafics dans la zone portuaire, offrir des conditions de développement optimales pour le trafic fluvial et étendre les réserves foncières du port de plusieurs centaines d'hectares, tout en offrant la possibilité d'améliorer le fonctionnement de la réserve naturelle voisine. La construction de cet ouvrage se comprend en complément du chantier multimodal devant être situé sur le grand canal.

L'écluse fluviale de Port 2000

La construction d'une écluse fluviale pour accéder directement à Port 2000 est en cours d'étude. Sa réalisation, évaluée à 200 M€, et non financée à ce stade, fait l'objet d'appréciations contradictoires. **Le port juge une telle connexion directe sans réelle nécessité à court terme** car l'optimisation des opérations de chargement/déchargement ne dépend pas de la possibilité pour les barges de se trouver sur les mêmes quais que ceux des navires. Au contraire dans la perspective du développement du trafic, la circulation des navires et des bateaux doit être séparée et les équipements adaptés à la taille des unités à charger (voir exemple du port de Marseille ou des grands ports étrangers). Les opérateurs de transport fluvial, pour leur part, semblent unanimement considérer qu'un accès direct aux terminaux maritimes de Port 2000 est essentiel pour éviter la rupture de charge. La solution actuelle consiste à faire transiter les boîtes par un train dédié entre le terminal fluvial et le terminal maritime ce qui engendre un surcoût de 52 € par conteneur et des délais supplémentaires.

Faute d'écluse, début 2010, un opérateur de transport fluvial a testé avec succès un bateau spécifiquement adapté pour être à même d'approcher Port 2000 par la voie maritime. S'agissant des bateliers qui ne pourront engager ce type d'investissement fort onéreux, ils appellent de leurs vœux la réalisation de cette écluse garante, selon eux, de la compétitivité de la voie navigable vis à vis des autres modes.

Le Canal Seine-Nord-Europe

Grand projet d'infrastructure par excellence, d'un montant de 4,2 Md€, le canal Seine-Nord-Europe constitue la partie française du projet européen de liaison Seine Escaut. Il permettra le désenclavement des bassins de la Seine (premier bassin fluvial français) et de l'Oise en les reliant au réseau belge de voies navigables qui lui-même donne accès aux 20 000 km de voies fluviales à grand gabarit européennes et à leur réseau de port intérieurs. Cette liaison nouvelle d'une longueur de 106 km, équipée de quatre plates-formes multimodales, connectera ainsi

par un mode massifié les ports du Havre, de Rouen et de Dunkerque à la vallée du Rhin, voire au Danube, ce qui leur offre l'accès à un très vaste hinterland.

Une telle connexion directe avec un réseau fluvial à grand gabarit et les services associés du réseau des pays du Benelux modifiera fortement la donne du transport fluvial sur les bassins français. Cette nouvelle dynamique devra être intégrée par les ports de Dunkerque et du Havre, dans le cadre d'une stratégie de structuration de leur hinterland fluvial, par exemple en se positionnant sur le développement des plate-formes en vue de développer de nouveaux trafics.



Source : VNF

Les estimations de trafic en 2020 sont de 4,5 milliards de t-km. En terme de parts modales, les études en cours prévoient une forte augmentation du transport fluvial sur l'axe Nord-Sud faisant passer la part de marché du fluvial de 3,2 % aujourd'hui à 8,2 % en 2020. Toutefois la réalisation du Canal Seine Nord ne devrait pas être déterminante dans l'optique du développement de la desserte massifiée des deux ports.

La sélection du partenaire privé chargé de la construction et de l'exploitation de l'ouvrage est en cours, la procédure devant s'achever fin 2011. La rémunération de l'exploitant reposera pour partie sur des péages qui tiendront compte de l'économie du secteur et de la concurrence

existant entre les différents modes de transport. Afin que le formidable élan que l'on souhaite donner au transport fluvial, grâce à ce projet, porte ses fruits, il conviendra de veiller à ce que le niveau de péage retenu ne grève pas la compétitivité du mode par exemple en évitant de tarifier à la tonne, un mode particulièrement performant pour le transport de pondéreux. Une étude³⁵ est en cours sur ce sujet.

	Coût (en M €)	Mode de financement retenu	Priorité
Chantier multimodal (rappel du point 1.2)	160	Financement à compléter	1
Grand canal du Havre	200	150 M€CPER	1
Écluse de Port 2000	200	non financé	2

2.3. Les besoins du port de Dunkerque

Dans le périmètre portuaire

Le port de Dunkerque valorise le mode de transport fluvial, en réalisant des investissements adaptés à la manutention des barges et péniches : c'est ainsi le cas de l'extension de deux terminaux pour petits vracs, le terminal multi-vracs et le terminal Silonor, améliorant notamment les capacités de rechargement fluvial (12,7 M€ dont 6,35 M€ dans le cadre du plan de relance), mais aussi du projet de doter le terminal à Pondéreux Ouest (QPO) d'un nouvel appontement pour y réaliser les opérations de transbordement de charbon sur péniches et caboteurs dans de meilleures conditions (14 M€ financés par le GPMD).

En dehors du port

Le programme de relèvement des ponts du canal Dunkerque-Escaut à 5,25 m est quasiment achevé. Il permettra en particulier de faire passer deux couches de conteneurs "high cube" de Dunkerque à Dourges ou réciproquement. Aujourd'hui, cependant, un problème de financement retarde le relèvement du dernier pont. Cet obstacle prive l'ensemble des efforts accomplis de tout effet utile et limite la compétitivité de la desserte fluviale du GPMD. Le problème porte sur l'incapacité du propriétaire d'une canalisation privée, devant être déplacée, à financer sa part des travaux ; une solution rapide à ce problème serait souhaitable, actuellement une seule couche de conteneurs pouvant être embarquée sur le canal à partir ou à destination du port.

La desserte fluviale du port de Dunkerque, actuellement limitée à une centaine de km de voies navigables à grand gabarit, accroîtra considérablement son potentiel lors de la réalisation du **canal Seine Nord Europe**, prévue dans le cadre de la loi Grenelle (cf. supra). En tant que

³⁵ L'étude, dont les résultats sont attendus pour la l'été 2010, est réalisée pour le compte du groupement européen d'intérêt économique constitué des gestionnaires des réseaux français, flamand et wallon.

nouvelle voie fluviale à grand gabarit, le canal sera mis aux normes les plus modernes. Il est prévu, en particulier, que la hauteur libre sous les ponts sera de 7 m afin de permettre le passage de trois couches de conteneurs. La Belgique semble, de son côté, envisager à l'avenir de rehausser ses ponts à 7 m pour homogénéiser les conditions de passage avec la France.

A ce stade, il est prématuré d'engager un programme de rehaussement des ponts à 7 m, tant que la construction du nouveau canal n'est pas achevée, d'autant que le coût du programme est évalué à 2,2 Mds€ pour un ensemble de 59 ponts. Un tel investissement ne peut donc être raisonnablement envisagé qu'à long terme. Il conviendra cependant d'accorder, en attendant, une vigilance particulière au maintien de l'homogénéité des conditions de navigation entre les axes reliant le nouveau canal à la Belgique et au port de Dunkerque.

Il ne serait pas acceptable, pour le port de Dunkerque, que la liaison entre Anvers ou Rotterdam et l'Ile de France, soit portée de façon homogène à 7 m, en laissant le port de Dunkerque contraint par des hauteurs de ponts sur le canal Dunkerque-Escaut à 5,25 m ou, comme c'est le cas actuellement à 4,50 m.

	Coût en M€	Mode de financement retenu	Priorité
Postes fluviaux à vrac	12,7	6,35 M€ dans le cadre du plan de relance	1
Appontement terminal à Pondéreux Ouest	14	GPMD	1

3. Renforcer la qualité de service du transport ferroviaire et fluvial dans le cadre de la desserte massifiée des ports

3.1. Quelques mesures favorables à la desserte fluviale des ports

3.1.1. La mutualisation des Terminal Handling Charges (THC),

Évoquée par les opérateurs fluviaux comme une discrimination faite au mode fluvial et un des facteurs de l'écart de compétitivité de ce mode vis à vis des autres, la THC constitue un des sujets fréquemment évoqués dans le cadre des auditions. La charge terminale imposée aux trafics maritimes (THC) payée par le chargeur à l'armateur couvre le chargement et le déchargement sur train ou sur camion, alors que la barge fluviale doit s'acquitter d'une taxe supplémentaire par conteneur, directement payée par le transporteur (de l'ordre de 15 € par conteneur). Ce supplément correspond au surcoût objectif représenté par le chargement / déchargement vertical de la barge. La question se pose de la nécessité de les mutualiser, c'est à dire qu'elles aient le même montant quel que soit le mode de pré ou post acheminement utilisé, en vue bien évidemment de mettre le mode fluvial au même niveau que les autres modes.

Dans certains ports du Nord, grâce aux accords commerciaux passés par les armateurs, la THC négociée sur un volume de trafic à acheminer est équivalente quel que soit le mode de

transport terrestre emprunté, ce qui revient à relever le coût de la THC pour le transport routier et ferroviaire et à le diminuer pour le fluvial. Pour l'armateur cela constitue une opération neutre.

En France certains opérateurs souhaiteraient que l'Etat ou au moins les ports parviennent à imposer la mutualisation des THC. Pourtant celle-ci relève des accords commerciaux noués entre l'armateur, l'opérateur de terminal et le chargeur, c'est à dire entre deux opérateurs privés. C'est donc davantage au chargeur d'en faire le cas échéant la demande à l'armateur, ou à l'armateur d'en faire la demande à l'opérateur de terminal. Cela requiert un niveau de trafic suffisant pour peser dans la négociation et une sensibilité à la question du report modal qui, il est vrai, peut faire défaut. Des mesures incitatives des ports et de l'Etat doivent également être imaginées.

Dans le cadre de l'objectif de doublement de la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports d'ici 2015, les ports vont chercher, davantage que par le passé, à devenir des acteurs de la promotion des modes ferroviaire et fluvial. Dans le cadre de la réforme portuaire, ils sont en particulier amenés à renégocier les autorisations d'occupation temporaire (AOT) et les contrats d'exploitation des terminaux (CET), qui prendront la forme de contrats de terminaux (CT). A cette occasion, en tant que gestionnaire du domaine portuaire et bailleur des opérateurs de terminaux, ils seront en mesure de contractualiser des objectifs de report modal. Ce type de clause de multimodalité ne sera pas simple à négocier. Elle figurait parmi les items obligatoires des CET et ne figure plus dans ceux du CT ; d'autre part les opérateurs de terminaux ne sont pas les décideurs en matière de pré et post acheminement mais leur tarification peut inciter au report modal. Il conviendra donc d'intégrer des clauses incitatives dans les CT (réduction de la redevance domaniale par exemple), en recherchant également le moyen de sensibiliser les armateurs, plus directement concernés encore, mais ne liant pas de relation contractuelle avec les ports.

A cet égard, le grand port maritime du Havre a déjà fait accepter le principe de la clause de multimodalité à ses interlocuteurs dans le cadre des protocoles récemment conclus. Il envisage de définir des objectifs de report modal différenciés pour le fer, le fleuve et le transport maritime courte distance.

Proposition 2 :

Engager les ports à inciter les opérateurs de terminaux, notamment dans le cadre de la mise en place des conventions de terminaux, à fixer des objectifs encourageant au report modal du pré et post acheminement des marchandises ; rechercher des moyens d'incitation vis à vis des armateurs qui sont généralement les décideurs.

3.1.2. Autoriser les bateaux fluviaux à naviguer en zone fluvio-maritime (ZFM)

Les bateaux fluviaux qui circulent sur la Seine en aval de Rouen ou dans le golfe de Fos, se trouvent dans des eaux à caractère maritime ; ils sont ainsi soumis à un corpus de règles applicables aux navires qui alourdissent considérablement les normes techniques à prendre en compte ainsi que les règles de qualifications des pilotes.

Les opérateurs considèrent à juste titre que certaines règles sont superflues, accroissent les charges des exploitants et contribuent à grignoter les avantages compétitifs de la navigation fluviale.

Celles concernant l'obligation de pilotage maritime ont récemment été assouplies par le décret n°2009-1360 du 5 novembre 2009 relatif au pilotage des bateaux. Fin 2010, l'âge limite permettant aux équipages de bateau d'obtenir la licence de patron-pilote pour naviguer en amont de la limite de la mer (LTM) sera repoussé. Cela évitera par exemple que des bateliers aient recours à la prestation de pilotes, sur certains segments de leur parcours fluvial, au motif qu'ils étaient trop âgés pour obtenir la licence. Cette évolution va dans le bon sens.

La sécurité des bateaux fluviaux soumis dans les eaux à caractère maritime à des conditions de navigation particulières (houle, sillage des navires, météo, etc.) doit être assurée. Cet objectif ne saurait être remis en cause.

Il conviendrait cependant de ne plus soumettre les bateaux fluviaux à la réglementation maritime et de les autoriser à naviguer en zone fluvio-maritime quelles que soient les modalités de cette navigation. La réglementation actuelle³⁶ distingue en effet le caractère exclusif, habituel ou accessoire de la navigation dans la zone fluvio-maritime. Or le degré de sécurité ne doit pas reposer sur la fréquence avec laquelle un bateau navigue en ZFM, mais sur le fait qu'il respecte en toutes circonstances la réglementation applicable à ces zones : prescriptions techniques pour le bateau, certificat de conduite du groupe A (donc connaissances maritimes générales), règles locales de navigation formulées dans le règlement particulier de police. Les règles particulières relatives à la navigation, notamment celles qui concernent les relations entre les navires et les bateaux, pourraient être précisées dans le règlement de police, sous la forme d'arrêtés du préfet terrestre qui a compétence sur les zones situées en amont de la limite de la mer. Ainsi seuls seraient prises en comptes les risques réels encourus par les bateaux fluviaux, sans superposition de la réglementation maritime.

Proposition 3:

Autoriser les bateaux à naviguer en zone fluvio-maritime sans distinguer le caractère exclusif, habituel ou accessoire de leur navigation dans cette zone.

3.1.3. Les procédures de dédouanement

Afin de favoriser les pré et post acheminements des conteneurs par voie d'eau entre les ports maritimes et leur hinterland, des facilités douanières ont été mises en place dans le cadre d'une procédure « fluvio-maritime ».

³⁶

Décret-Loi du 17 juin 1938.

Cette procédure permet :

- à l'importation, d'utiliser un manifeste fluvio-maritime valant déclaration simplifiée de transit communautaire avec dispense de garantie et de bénéficier du délai de stockage en dépôt temporaire propre au transit maritime (45 jours depuis l'arrivée dans le port maritime)
- à l'exportation, d'obtenir le visa anticipé du justificatif fiscal de sortie de la communauté sur la base de la présentation du contrat de transport maritime et des informations fournies par le système informatique portuaire

Les places portuaires du Havre et de Marseille se sont associées pour développer en commun un « système d'information communautaire » (*Cargo Community System*) dénommé AP+. Ce système est conçu pour être un point de passage obligé pour les importateurs/exportateurs, en tant qu'interface unique avec l'informatique douanière. Ces systèmes sont exploités par des sociétés anonymes, émanations des syndicats professionnels portuaires et notamment de ceux des transitaires qui détiennent ainsi une exclusivité pour assurer les formalités de passage portuaire.

L'impossibilité pour les importateurs/exportateurs (ou leurs prestataires non-portuaires) d'accéder directement à ce système empêche le transport fluvial de bénéficier pleinement des facilités douanières qui lui ont été accordées.

Proposition 4 :

Inciter les places portuaires à ouvrir leur système informatique communautaire et étendre au trafic ferroviaire par trains complets les facilités accordées au trafic fluvial

3.1.4. Étendre les plages d'ouverture sur le réseau fluvial à grand gabarit

Le transport fluvial constitue le mode le plus lent en comparaison avec la route et le fer. Une barge entre Le Havre et Paris met 35 heures environ pour parcourir les méandres de la Seine.

Afin de rentabiliser un matériel requérant un investissement lourd (rotation des actifs) et répondre à la demande des chargeurs (certains marchés nécessitent la circulation des bateaux de nuit) la circulation 24h/24 est favorable à l'activité économique des services opérés. La navigation sur le Rhône, par exemple, est déjà ouverte 24h/24, tous les jours de l'année.

Or, certaines voies stratégiques telles que la Seine amont ou l'Oise ne parviennent pas, en raison d'un problème de répartition des moyens, à mettre en œuvre les horaires définis dans le schéma directeur d'exploitation, voire ont réduit ponctuellement (Oise) ou durablement (Seine Amont) les niveaux de service atteints en 2007. Sur la Seine ou le bassin du Nord-Pas-de-Calais, les plages d'ouverture des écluses sont réduites, la nuit, le week-end et certains jours de l'année. Les jours de semaine, les écluses permettent le passage des embarcations de 7h ou 8h du matin à 19h ou 20h.

Le réseau magistral, principalement réservé au fret, est pourtant susceptible d'accueillir de forts trafics et connaît depuis quelques années un développement constant. En 2008, 22,53 millions de tonnes (soit 3,66 Mds/t.km) traitées sur le réseau navigable national avaient un port maritime français ou étranger comme point de départ ou d'arrivée et près de la moitié des trafics fluviaux étaient directement liés aux ports maritimes. Entre 2008 et 2009, le trafic

fluvial réalisé en lien avec le port du Havre a augmenté de 14,5 % ; il a progressé pour le port de Dunkerque de 7,6 % et de 5,4 % pour le port de Marseille.

Les opérateurs demandent à moyen et long terme une amélioration de la situation. Ces objectifs sont conditionnés par une évolution profonde des organisations de la maintenance et de l'exploitation et par un investissement accru dans la remise en état, la modernisation et le développement du réseau.

Proposition 5 :

Améliorer le niveau de service offert sur le réseau magistral en prévoyant notamment dans le cadre du contrat de performance Etat-VNF, d'étendre notamment les plages quotidiennes de circulation.

3.1.5. Disposer d'un réseau de ports intérieurs adaptés

Il est essentiel que les ports maritimes développent des relations avec les plateformes fluviales intérieures pour permettre le développement de liaisons régulières avec celles-ci. Les modalités de coopération ne doivent pas être figées et les formes de partenariat envisageables sont multiples : prise de participation dans les plates-formes, partenariat avec les opérateurs, accord de coopération, aide au démarrage de services... Pour ne pas disperser les efforts, il convient que les grands ports maritimes ne raisonnent pas au cas par cas en fonction des seules opportunités mais développent une vraie stratégie de structuration de leur hinterland fluvial.

Les initiatives du port de Marseille dans le cadre du partenariat MedLink apparaissent à ce titre intéressantes.

Proposition 6 :

Il apparaît essentiel que les grands ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque se positionnent par rapport aux plates-formes qui seront développées sur le canal Seine Nord et puissent investir dans celles-ci et dans leurs liaisons avec les plates-formes dans une perspective de consolidation ou de développement des trafics en provenance des régions desservies par le canal. En outre, le Gouvernement, devra dans le cadre des améliorations qu'il va apporter à la gouvernance des ports intérieurs, inciter à une meilleure structuration de ceux-ci dans une zone géographique donnée et veiller à ce que ces ports intègrent dans leur stratégie le développement des échanges avec les ports maritimes.

3.2. Quelques mesures favorables à la desserte ferroviaire des ports

En 1984 la part modale du transport de fret ferroviaire était de 27 %³⁷ ; elle est tombée à 14 % en 2007. Cette évolution est d'abord la conséquence de l'évolution du paysage industriel français et de l'amélioration de la compétitivité du transport routier de marchandises.

L'année 2009, marquée par la crise économique, le recul des activités du secteur des transport et par le sommet de Copenhague, a fait l'objet de deux initiatives fortes en faveur du développement des modes de transport les plus respectueux de l'environnement, et du transport ferroviaire en particulier.

La loi *de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement* adoptée le 3 août 2009, fixe deux objectifs ambitieux en termes de report modal : faire évoluer la part modale du non routier et du non aérien de 14 % à 25 % d'ici 2022 et doubler d'ici 2015 la part des modes non routiers dans le pré et post acheminement des marchandises en direction et à destination des ports. Elle prévoit, pour y parvenir :

- l'identification d'un réseau orienté fret,
- un effort supplémentaire en matière d'entretien et de régénération du réseau ferroviaire pour atteindre en 2015 un niveau de 400 M€ par an supplémentaires par rapport à l'actuel plan de renouvellement des voies ferrées 2006-2010 (ce qui conduit à un montant total annuel en 2015 de 2,1 Md€) ;
- une priorité donnée au développement d'infrastructures ferroviaires, fluviales et portuaires ;
- le développement du réseau d'autoroutes ferroviaires ;
- la création d'opérateurs ferroviaires de proximité, afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire de wagons isolés ;
- l'instauration d'une instance de régulation des activités ferroviaires.

L'engagement national pour le fret ferroviaire, adopté ensuite par le gouvernement en septembre 2009 a défini le programme d'action permettant de concrétiser les objectifs de développement du transport ferroviaire fixés dans la loi Grenelle 1. Il prévoit des investissements à hauteur de 7 Md€

Donnant corps au "réseau orienté fret"³⁸, *l'engagement national pour le fret ferroviaire* identifie les axes structurants pour le transport ferroviaire de marchandises. Il permettra la mise en place de sillons de qualité, d'un niveau accru de fiabilité et de capacité de l'infrastructure ferroviaire, ainsi qu'une meilleure interopérabilité de celle-ci avec les réseaux européens.

L'analyse approfondie des faiblesses du secteur ferroviaire français sur lequel il se base et les huit axes de progrès qu'il propose sont de nature à favoriser les réformes de moyen et long terme qui étaient nécessaires à la revitalisation du fret ferroviaire. Les propositions présentées dans le cadre de ce chapitre retiennent particulièrement certaines d'entre elles.

³⁷ Voir l'évolution des parts modales dans le transport de fret depuis 1984 dans les annexes.

³⁸ Voir carte en annexe.

3.2.1. La mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)

Un des axes forts de l'engagement national pour le fret ferroviaire consiste à créer des opérateurs ferroviaires de proximité. Ces PME ferroviaires ont vocation à faire circuler des lots de wagon ou des trains massifiés jusqu'à ou à partir d'un point d'échange avec un opérateur ferroviaire longue distance. S'appuyant sur le succès des *shorts lines* américaines, canadiennes, allemandes ou suédoises, le concept des OFP repose sur l'idée que le transport ferroviaire nécessite la mise en œuvre de deux savoirs-faire distincts mais complémentaires :

- l'acheminement de flux massifiés, le long des grands axes nationaux et européens, organisés industriellement s'appuyant sur la régularité des flux concentrés pour offrir un service fiable et productif. Les moyens matériels et humains doivent être organisés et localisés pour bénéficier des effets de réseau et des rendements croissants du ferroviaire ;
- la distribution fine des flux de et vers les points d'échange avec le réseau précédent, en osmose avec le tissu économique local. Une organisation spécifique de proximité vise à densifier les flux et traiter les transports locaux. Les moyens, conçus et organisés en conséquence, doivent être centrés sur les besoins locaux, avec la souplesse indispensable à une activité de proximité³⁹.

Par ailleurs, bien que le concept d'OFP⁴⁰ soit évolutif, les projets qui se mettent en place sur le territoire, semblent faire émerger deux grandes catégories d'OFP, l'OFP territorial et l'OFP portuaire :

- Un OFP peut être destiné à maintenir un trafic ferroviaire sur un réseau capillaire dont la faiblesse du trafic et le caractère diffus menacent la persistance de l'activité ferroviaire à terme, compte tenu notamment de la réduction, par la SNCF, de son activité wagon isolé. Le modèle souvent retenu dans les réflexions engagées consiste à confier à un opérateur de petite taille porté par les acteurs économiques locaux, la gestion de l'infrastructure ainsi que le transport des wagons isolés ou de lots de wagons. Il s'agit là de la définition d'origine du concept.
- Les OFP liés à l'activité portuaire traduisent, pour leur part, la volonté de rationaliser, fluidifier et concentrer les trafics dans un secteur où l'activité de transport des marchandises est intense et où les gains de part de marché sur la route sont considérables. La massification au sein des ports est une opération complexe qui nécessite une organisation très différente de celle d'une entreprise ferroviaire parcourant de grandes distances. Il convient de l'organiser, sans pour autant grever la rentabilité de la chaîne de transport. De nouveaux modèles économiques doivent donc être mis en place, pour opérer ces nouveaux services.

Au sein de ces derniers OFP, pouvant également être nommés "opérateurs ferroviaires portuaires", l'engagement national pour le fret ferroviaire, qui cherche à les promouvoir, promeut plusieurs formules "à la carte", en fonction de ce que les ports et les opérateurs de la place portuaire, jugeront pertinent :

³⁹ INRETS, analyse des conditions de réalisation de services ferroviaires de proximité (juin 2009).

⁴⁰ La loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires permet de confier par convention, la gestion du réseau ferré national à une "personne" mais n'apporte pas de définition de l'opérateur ferroviaire de proximité.

- l'OFP peut être une entreprise ferroviaire incluant ou non la fonction de gestionnaire d'infrastructure ferrée portuaire ;
- l'OFP, en tant qu'entreprise ferroviaire, peut se limiter à des actions de brouettage (rassemblement de wagons isolés ou de lots de wagons) sur le réseau ferré portuaire afin de constituer des trains complets dont une entreprise longue distance assurera la traction ;
- l'OFP, en tant qu'entreprise ferroviaire, peut, en outre, compléter son activité en desservant des destinations situées à proximité mais sur le réseau ferré national, afin d'irriguer l'arrière-pays du port.

Leur succès dépend d'au moins quatre facteurs : la mobilisation des chargeurs, l'implication des logisticiens rompus à la mutualisation des flux, l'engagement des forces économiques locales et la création d'organisations abaissant les coûts d'exploitation du service. La souplesse requise par le nouveau format de l'OFP nécessite d'envisager des modalités de travail différentes de celles qui prévalent dans une entreprise d'envergure nationale telle que la SNCF. C'est un des enjeux, sans doute, de la mise en place des OFP.

Par ailleurs, la neutralité de l'OFP est également un facteur de réussite. Ayant la connaissance des trafics et des clients, il ne doit pas être perçu comme un concurrent potentiel par les entreprises ferroviaires longue distance, qui hésiteraient alors à confier la desserte terminale. De même, il ne peut et ne doit bénéficier d'un droit d'exclusivité, la concurrence devant au contraire favoriser l'émergence de prestations de qualité.

Les ports de Marseille, du Havre et de Dunkerque poursuivent les études qui leur permettront d'identifier le montage économique approprié pour bénéficier pleinement de l'activité d'un OFP sur leur réseau. Dunkerque a lancé une étude de marché auprès des 75 sociétés disposant d'un embranchement ferroviaire dans un rayon de 80 km autour du port, afin d'identifier les synergies possibles entre les besoins de desserte des flux portuaires et des flux industriels de la région. De même le port de Marseille lancera prochainement une étude de marché pour identifier le potentiel de trafic sur la zone du bassin Est, bassin Ouest et sur l'étang de Berre.

Exemples concrets d'OFP portuaires à l'heure où les ports réfléchissent encore à l'opportunité et au moyen de faire émerger de telles entreprises en leur sein :

- La SAITH, au Havre, en tant qu'entreprise ferroviaire constituée par un ensemble d'acteurs portuaires et effectuant des dessertes purement portuaire entre les terminaux et les faisceaux de composition des trains, pourrait constituer un OFP avant l'heure.
- De même, dans le cadre d'une réorganisation interne de sa desserte, la SNCF envisage de créer au Havre un OFP filiale de Naviland Cargo, qui prendra en charge la desserte terminale de Naviland Cargo, de Novatrans et de Rail Link ainsi qu'à terme le trafic conventionnel de fret SNCF, sur le réseau portuaire du Havre jusqu'à la zone de Bréauté-Gravenchon (environ 50 km).
- Le port de la Rochelle a pour sa part annoncé, le 4 décembre 2009 en présence du secrétaire d'Etat aux transports, la création du premier OFP portuaire cumulant le rôle d'entreprise ferroviaire et de gestionnaire délégué du réseau ferroviaire portuaire : NaviRail Atlantique. Il s'agit d'une société de type SAS, détenue à 51 % par le Port et à 49 % par Fret SNCF, qui devrait être créée début 2010, en vue d'une exploitation commerciale en octobre 2010, si le projet aboutit. Navirail débutera par

des prestations de traction au sein du port, en sous-traitance des contrats SNCF – Geodis, puis cherchera à identifier des marchés propres de desserte de l'hinterland, pouvant le cas échéant l'amener à effectuer une desserte régionale, sur l'ensemble de la région Poitou-Charentes, ainsi qu'une liaison de La Rochelle/Poitou-Charentes à Saint-Pierre-des-Corps. La notion de desserte de proximité est donc relative pour cet OFP. Il envisagerait à ce stade de ne traiter que des trains complets, sauf si un marché de lotissement durable émergeait à l'avenir.

Si la Rochelle a retenu un OFP cumulant les fonctions de gestionnaire d'infrastructure délégué et d'entreprise ferroviaire, en restant dans le giron de la SNCF, Dunkerque a retenu fin 2009 Eurotunnel comme gestionnaire d'infrastructure délégué. Il sera chargé à partir du 1er janvier 2011 de la maintenance des voies et de la gestion des circulations. Le Port en attend notamment une baisse des coûts de maintenance et une connaissance de l'activité ferroviaire de son réseau, que la SNCF ne semblait pas pouvoir fournir.

Proposition 7 :

Soutenir l'émergence d'OFP portuaires par une implication « pro active » des ports, de la place portuaire, de l'Etat, de Réseau ferré de France et de l'établissement public de sécurité ferroviaire afin que les freins techniques, administratifs, économiques, financiers, organisationnels n'empêchent pas les initiatives, quand elles répondent à un besoin réel, d'être menées à leur terme.

3.2.2. Permettre la circulation de trains longs (850m, 1000m, 1500m)

L'engagement national pour le fret ferroviaire, confirmant la volonté exprimée dans la loi *de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement*, met en avant la longueur des trains comme facteur de compétitivité des trains de fret et comme moyen de réduire la demande de sillons. Les études engagées par RFF à cet égard en 2008 doivent notamment permettre la circulation de trains de 850 m sur l'axe Paris-Marseille à 120 km/h en 2010. La programmation des études, qui portent aussi bien sur le matériel roulant que sur l'infrastructure, ainsi que les travaux nécessaires sur l'infrastructure, devront permettre la première circulation de trains de 1000 m sur les axes Paris-Marseille fin 2011, Luxembourg-Perpignan en 2012 et Lille-Hendaye fin 2017.

La réussite du programme nécessite une prise en compte en amont, par les ports, des contraintes de manœuvre nécessaires à la composition de ces trains et l'intégration, le cas échéant, des investissements nécessaires à l'allongement des quais permettant de les accueillir sur leur réseau.

Si la priorité aujourd'hui, en période de crise, va sans doute à l'amélioration du taux de remplissage des trains de 750 m, cette mesure constitue un axe pertinent pour faire face aux volumes de trafic de pré et post acheminement ferroviaire attendus par les ports maritimes.

Proposition 8 :

Permettre la desserte de l'ensemble des ports maritimes par des trains longs (1000m, voire 1500m) pour les ports qui en feront la demande dans le cadre de la desserte massifiée de leur hinterland.

3.2.3. Accroître la fiabilité des sillons ferroviaires

La satisfaction du client entreprise ferroviaire est difficile à mesurer. Les trains de fret retardés pendant leur parcours et manquant ainsi le départ des navires, ou a fortiori la question de la saturation des liaisons ferroviaires limitant la possibilité d'obtenir des sillons sont régulièrement évoqués par les opérateurs ferroviaires mais jamais quantifiés⁴¹. Certains en tirent néanmoins la conclusion que le mode ferroviaire n'est pas assez fiable et qu'il serait incompatible avec les logiques de fonctionnement des entreprises.

L'audit réalisé par l'École polytechnique de Lausanne en 2007 sur la répartition des capacités a cependant constaté que la lourdeur du système de gestion des sillons porte préjudice à la qualité de service offerte. Le Président de la République a lui-même indiqué dans un discours prononcé au Havre, le 16 juillet 2009, que le développement du fret ferroviaire passera par l'amélioration de la qualité des sillons.

Les engagements du contrat de performance Etat-RFF, ainsi que l'engagement national pour le fret ferroviaire en font un objectif prioritaire, dont les moyens sont clairement cernés :

- 1) Un projet de « plate-forme commerciale » va être mis en place et sera pleinement opérationnel début 2010. Un responsable commercial se verra désigné pour chaque grand axe ou groupe d'axes du réseau orienté fret. Il sera l'interlocuteur privilégié de l'ensemble des demandeurs de capacités (sillons et plages travaux), afin de procéder aux anticipations, aux arbitrages et aux ajustements que nécessitent la gestion des capacités au cours des mois et des années précédant leur utilisation.
- 2) Le principe d'un engagement de qualité contractuel doit être progressivement généralisé à l'ensemble des clients du réseau ferroviaire orienté fret. Cet engagement sur la performance, la fiabilité, et la qualité s'accompagnera de dispositions contractuelles d'indemnisation des clients de RFF.
- 3) Des objectifs de résultat figurant en particulier au contrat de performance, sont assignés à RFF :
 - réduction à 5000 -par mois- du nombre de sillons-jours impactés par les plages travaux dérogatoire,
 - augmentation du taux de réponses positives aux demandes de sillons de dernière minute,
 - réduction à 15% de la proportion de plages-travaux dérogatoires en 2010
 - tout sillon, même s'il est dit précaire, sera remplacé en cas d'annulation par un autre sillon à moins de deux heures d'écart. Cette dernière mesure est applicable depuis décembre 2009 pour les sillons internationaux et portuaires de l'axe Atlantique. Elle sera appliquée en décembre 2010 pour ceux de l'axe rhodanien, en décembre 2011 pour tous les sillons internationaux et portuaires et en décembre 2012 sur l'ensemble du réseau orienté fret.

⁴¹

Un indicateur de mesure de la qualité des sillons va être mis en place en 2012 par RFF.

Par ailleurs, les procédures de réservation des sillons et de coordination avec la gestion des plages travaux seront fortement simplifiées. Une procédure d'acquisition de sillons accélérée doit également être introduite, sur le modèle des meilleures pratiques européennes (néerlandaises en particulier).

Proposition 9 :

L'exigence d'amélioration de la qualité des sillons ferroviaire constitue une condition indispensable pour accroître la fiabilité de ce mode de transport et lui donner les moyens de reconquérir des parts de marché ; il conviendra que l'Etat s'assure de l'atteinte par RFF des objectifs qui lui sont assignés dans le contrat de performance.

3.2.4. Améliorer la qualité du service de transport ferroviaire

La dégradation des parts de marché du mode ferroviaire pour le transport des marchandises est constante depuis trente ans. Les causes en sont multiples, parmi lesquelles le déclin de l'activité industrielle de la France.

Les chargeurs, pour leur part, se plaignent de l'absence de fiabilité et d'information sur le service qui leur est rendu (trains en retard, trains ou conteneurs momentanément égarés, mouvements sociaux), de l'absence de modernité du service (suivi en temps réel des conteneurs ou des convois, procédures de dédouanement pendant le trajet) et pour certains en viennent à se détourner de ce mode.

La SNCF, en tant qu'opérateur historique, est largement concernée par ces critiques. En tant que gestionnaire d'infrastructure délégué, elle gère les circulations des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau ferroviaire national et encore aujourd'hui sur les réseaux ferrés portuaires. Elle continue en outre de compter dans son organisation les horairistes chargés d'attribuer les sillons sur le réseau ferré national, pour le compte de RFF. Une nouvelle loi, du 8 décembre 2009, *relative à l'organisation de la régulation ferroviaire* vise toutefois à atténuer les conflits d'intérêt que cette situation est susceptible de générer avec la création au sein de la SNCF d'une direction indépendante (DCF) chargée de la gestion des circulations pour le compte de RFF. Le bilan ne peut en être dressé aussi tôt.

La SNCF gère par ailleurs certaines plates-formes intérieures sans être nécessairement un opérateur neutre vis à vis de la concurrence ; elle offre des services de traction à des opérateurs ferroviaires dont elle est le prestataire et le concurrent direct, avec les risques commerciaux que cela peut, le cas échéant, entraîner pour les entreprises qui dépendent de ces prestations. Cette situation n'est pas unique en Europe, il est vrai. En Allemagne, où le nombre d'entreprises ferroviaires est nettement plus élevé qu'en France, la concurrence de celles-ci avec la Deutch Bahn est également très vive.

Proposition 10 :

L'autorité de régulation du transport ferroviaire qui vient d'être créée devra garantir une concurrence saine et équitable dans le secteur ferroviaire, favorable à l'émergence de nouveaux services et à l'amélioration de la qualité de ceux-ci. Une offre dynamique et attractive pourrait susciter progressivement auprès des transitaires et chargeurs, un regain d'attractivité du mode ferroviaire, favorable au report modal.

Synthèse des propositions présentées dans le cadre du rapport

1) Propositions ayant trait au Grand port maritime de Marseille

	Coût (en M €)	Mode de financement retenu	Priorité
Fos			
Augmentation de la capacité de la ligne Vigueirat-Graveleau, à Fos			
- Modernisation de la signalisation	16	CPER + port	1
- Doublement de la ligne	45	non financé	2
Terminal de transport combiné mer/fer de Fos	100	non financé	1
Mourepiane (bassin Est)			
- Terminal de transport combiné fer/route à Mourepiane,	100	non financé	1
- raccordement de Mourepiane (travaux)	15,7	CPER	1
Terminal d'autoroute ferroviaire	10	4M€ Plan de relance portuaire, financements complémentaires à préciser	1
Mise au gabarit haut et bas de la voie jusqu'à Avignon (travaux)	8	CPER	1
Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	4 000	Engagement national pour le fret ferroviaire	1
Canal fluvial au fond de la darse 2	42	22 M€CPER PACA, 12 M€plan de Relance Portuaire, 8 M€GPMM	1
Postes d'attente fluviaux	4	CPER Plan Rhône 2007-2013	1
Canal Saône-Moselle	environ 10 000	non financé	1

2) Propositions ayant trait au Grand port maritime du Havre

	Coût (en M €)	Mode de financement retenu	Priorité
Modernisation des voies ferrées du port (y compris l'amélioration de la desserte ferroviaire de port 2000)	20	CPER	1
Chantier multimodal (fer/route/fluvial)	160	Plan de relance portuaire 37 M€, GPMH 42 M€, CPER financement à compléter	1
Serqueux-Gisors 1ère phase	80	non financé	1
2nde phase :	180	non financé	
- le raccordement de Serqueux et l'électrification des deux voies	dont 90		1
- autres opérations de la 2nde phase	et 90		2
Amélioration des accès ferroviaires à la région parisienne	400	non financé	2
Electrification de 300 km de lignes entre Amiens, Chalons et Chaumont	450	non financé	2
Grand canal du Havre	200	150 M€ CPER	1
Écluse de Port 2000	200	non financé	2

3) Propositions ayant trait au Grand port maritime de Dunkerque

	Coût (en M €)	Mode de financement retenu	Priorité
Fusion des postes d'aiguillage, barreau de Saint Georges et raccordement	12,8	non financé	1
Contournement fret de Lille	112	CPER (399 M€ à répartir entre plusieurs projets régionaux)	1
Dunkerque - Calais :			
- Modernisation de la voie unique	130	non financé	1
- Électrification (32 km)	20	non financé	2
Dunkerque - Belgique			
- Réouverture de la ligne Dunkerque-Adinkerque vers la Belgique	environ 30	non financé	2
- option alternative : Voie nouvelle vers la Belgique	environ 70	non financé	2
Postes fluviaux à vrac	12,7	6,35 M€ dans le cadre du plan de relance	1
Appontement terminal à Pondéreux Ouest	14	GPMD	1

4) Propositions générales en faveur de la desserte massifiée des ports maritimes

Proposition 1 :

Intégrer les ports du Havre et de Dunkerque dans le réseau des corridors de fret européens au même titre que d'autres ports européens, ainsi que dans les corridors ERTMS et ceux de Railnet Europe.

Proposition 2 :

Engager les ports à inciter les opérateurs de terminaux, notamment dans le cadre de la mise en place des conventions de terminaux, à fixer des objectifs encourageant au report modal du pré et post acheminement des marchandises ; rechercher des moyens d'incitation vis à vis des armateurs qui sont généralement les décideurs.

Proposition 3:

Autoriser les bateaux à naviguer en zone fluvio-maritime sans distinguer le caractère exclusif, habituel ou accessoire de leur navigation dans cette zone.

Proposition 4 :

Inciter les places portuaires à ouvrir leur système informatique communautaire et étendre au trafic ferroviaire par trains complets les facilités accordées au trafic fluvial

Proposition 5 :

Améliorer le niveau de service offert sur le réseau magistral en prévoyant notamment dans le cadre du contrat de performance Etat-VNF, d'étendre notamment les plages quotidiennes de circulation.

Proposition 6 :

Il apparaît essentiel que les grands ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque se positionnent par rapport aux plates-formes qui seront développées sur le canal Seine Nord et puissent investir dans celles-ci avec une perspective de consolidation ou de développement des trafics en provenance des régions desservies par le canal. En outre, le Gouvernement devra dans le cadre des améliorations qu'il va apporter à la gouvernance des ports intérieurs inciter à une meilleure structuration de ceux-ci dans une zone géographique donnée et veiller à ce que ces ports intègrent dans leur stratégie le développement des échanges avec les ports maritimes.

Proposition 7 :

Soutenir l'émergence d'OFP portuaires par une implication pro active des ports, de la place portuaire, de l'Etat, de Réseau ferré de France et de l'établissement public de sécurité ferroviaire afin que les freins techniques, administratifs, économiques, financiers, organisationnels, ne privent pas les initiatives, quand elles répondent à un besoin réel, d'être menées à leur terme.

Proposition 8 :

Permettre la desserte de l'ensemble des ports maritimes par des trains longs pour les ports qui en feront la demande dans le cadre de la desserte massifiée de leur hinterland.

Proposition 9 :

L'exigence d'amélioration de la qualité des sillons ferroviaire constitue une condition indispensable pour accroître la fiabilité de ce mode de transport et lui donner les moyens de reconquérir des parts de marché ; il conviendra que l'Etat s'assure de l'atteinte par RFF des objectifs qui lui sont assignés dans le contrat de performance.

Proposition 10 :

L'autorité de régulation du transport ferroviaire qui vient d'être créée devra garantir une concurrence saine et équitable dans le secteur ferroviaire, favorable à l'émergence de nouveaux services et à l'amélioration de la qualité de ceux-ci. Une offre dynamique et attractive pourrait susciter progressivement auprès des transitaires et chargeurs, un regain d'attractivité du mode ferroviaire, favorable au report modal.

Annexes

1. Lettre de mission
2. Liste des personnalités et des organismes consultés
3. Liste des sigles et acronymes employés
4. Plan du port de Marseille
5. Plan du port du Havre
6. Plan du port de Dunkerque
7. Carte de l'engagement national pour le fret ferroviaire
8. Carte du trafic de fret ferroviaire en France
9. Carte du réseau fluvial des trois ports
10. Carte des autoroutes ferroviaires
11. Evolution de la part modale du transport de marchandises
12. Corridors ERTMS européens

Annexe 1 : Lettre de Mission

Le Premier Ministre

Paris, le 10 NOV. 2009

1762 / 09 / SG

Monsieur le Député,

Depuis 2007, le Gouvernement mène une politique résolue pour le redressement des ports français. La loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire a donné à nos plus grands ports de nouveaux moyens pour affronter la concurrence européenne.

Ce plan de relance des ports français doit permettre de restaurer leur compétitivité et de regagner les parts de marchés perdues depuis vingt ans. Pour cela, il convient, au-delà de l'amélioration de la productivité de la manutention portuaire, d'améliorer la desserte des grands ports maritimes.

La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement a fixé l'objectif de doublement de la part des modes non routiers dans les acheminements à destination et en provenance des ports. Elle s'inscrit à ce titre dans la continuité de la loi portant réforme portuaire qui réaffirmait l'importance du développement des infrastructures de desserte dans les missions d'aménageur des ports et leur fixait une nouvelle mission de promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés.

L'amélioration de la desserte des ports par le fer et la voie d'eau est un enjeu environnemental puisqu'elle contribuera à diminuer les émissions de gaz à effet de serre. C'est aussi un enjeu économique essentiel pour le développement de nos ports. En effet, la croissance des volumes du trafic maritime ne pourra être absorbée par le seul mode routier qui représente aujourd'hui 85% des dessertes en France, quand les ports du Nord de l'Europe sont desservis à près de 40% par d'autres modes.

En permettant la massification, et l'abaissement des coûts qui en résulte, la desserte par les modes ferroviaire et fluvial permet d'approfondir l'hinterland des ports et leur ouvre ainsi de nouveaux marchés. Il s'agit donc d'un enjeu essentiel de la nouvelle politique portuaire.

Monsieur Roland BLUM
Député
Assemblée nationale
126, rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

Cet enjeu est également primordial pour le développement du transport ferroviaire et du transport fluvial. Le trafic en provenance et à destination des ports représente une part importante de l'activité de ces modes de transport et une source de croissance privilégiée. C'est pourquoi l'engagement national pour le fret ferroviaire fait de la desserte des ports maritimes un axe majeur de développement.

C'est dans ce cadre que je souhaite vous confier une mission d'analyse des moyens de développement de la desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes.

A partir d'un état des lieux de la desserte de nos grands ports maritimes - en particulier Marseille, Le Havre et Dunkerque -, vous établirez un diagnostic des forces et faiblesses de ces ports quant aux liaisons ferroviaires et fluviales avec leurs hinterlands respectifs.

Au-delà des actions conduites par chaque port au niveau local, vous étudierez ensuite les besoins et les opportunités en termes de structuration des réseaux ferroviaire et fluvial nationaux pour favoriser la desserte des ports en mettant en évidence les complémentarités entre ces réseaux.

Vous vous interrogerez enfin sur les voies et moyens d'une plus grande implication des gestionnaires d'infrastructures que sont Réseau ferré de France (et de son gestionnaire délégué, la SNCF) et Voies navigables de France dans la desserte des ports.

Vous vous intéresserez au développement de services nouveaux et à la mise en place d'« opérateurs ferroviaires de proximité » dans le périmètre d'intervention des ports.

Un décret vous nommera, en application de l'article LO 144 du code électoral, parlementaire en mission auprès de Monsieur Dominique BUSSEAU, Secrétaire d'État chargé des transports.

Je souhaiterais disposer de votre rapport définitif le 1^{er} mars 2010.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Député, l'expression de mes sentiments les meilleurs

De t r

Recei, f l

François FILLON

Annexe 2 : Liste des personnalités et organismes auditionnés dans le cadre du rapport.

- Grand port maritime de Marseille : Jean Claude Terrier, Président du directoire du port,
- Grand port maritime du Havre : Laurent Castaing, Président du directoire du port,
- Grand port maritime de Dunkerque : Martine Bonny, Présidente du directoire du port,
- Voies Navigables de France (VNF) : Thierry Duclos, Directeur général,
- Réseau Ferré de France (RFF) : Hervé de Tréglodé, Directeur général adjoint,
- SNCF GEODIS : Jean-Michel Genestier, Directeur général adjoint,
- Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) : Philippe Bonnevie, Délégué général,
- Armateurs de France : Christian Garin, Président,
- MARFRET : Raymond Vidil, Président directeur général,
- Union nationale des industries de la manutention des ports français (UNIM) : Christian Paschetta, Président,
- ARKEMA : Nicolas de Warren,
- Union des Industries chimiques (UIC) : Daniel Marini,
- Représentants syndicaux CGT du port de Marseille et de la SNCF,
- Port de Rotterdam : Frans Van Keulen, Peter Ten Broek, Donald Baan,
- Port de Hambourg : Matthias Kruger, Franck Schônwald,
- ECT (Rotterdam) : Rob C. Bagchus,
- HPA (Hambourg) : Frank Schônwald, Matthias Krüger.

Annexe 3 : Liste des sigles et acronymes employés

- VNF : Voies navigables de France
- RFF : Réseau ferré de France
- SNCF : Société nationale des chemins de fer français
- CNT : Conseil national des transports
- GPM Grand port maritime
- GPMH : Grand port maritime du Havre
- GPMM : Grand port maritime de Marseille
- GPMD : Grand port maritime de Dunkerque
- CPER : Contrat de projet État-Région
- SAITH : Société d'aménagement des interfaces terrestres du port du Havre
- THC :terminal hanling charges = redevances de manutention sur les terminaux
- EVP : conteneur équivalant vingt pied

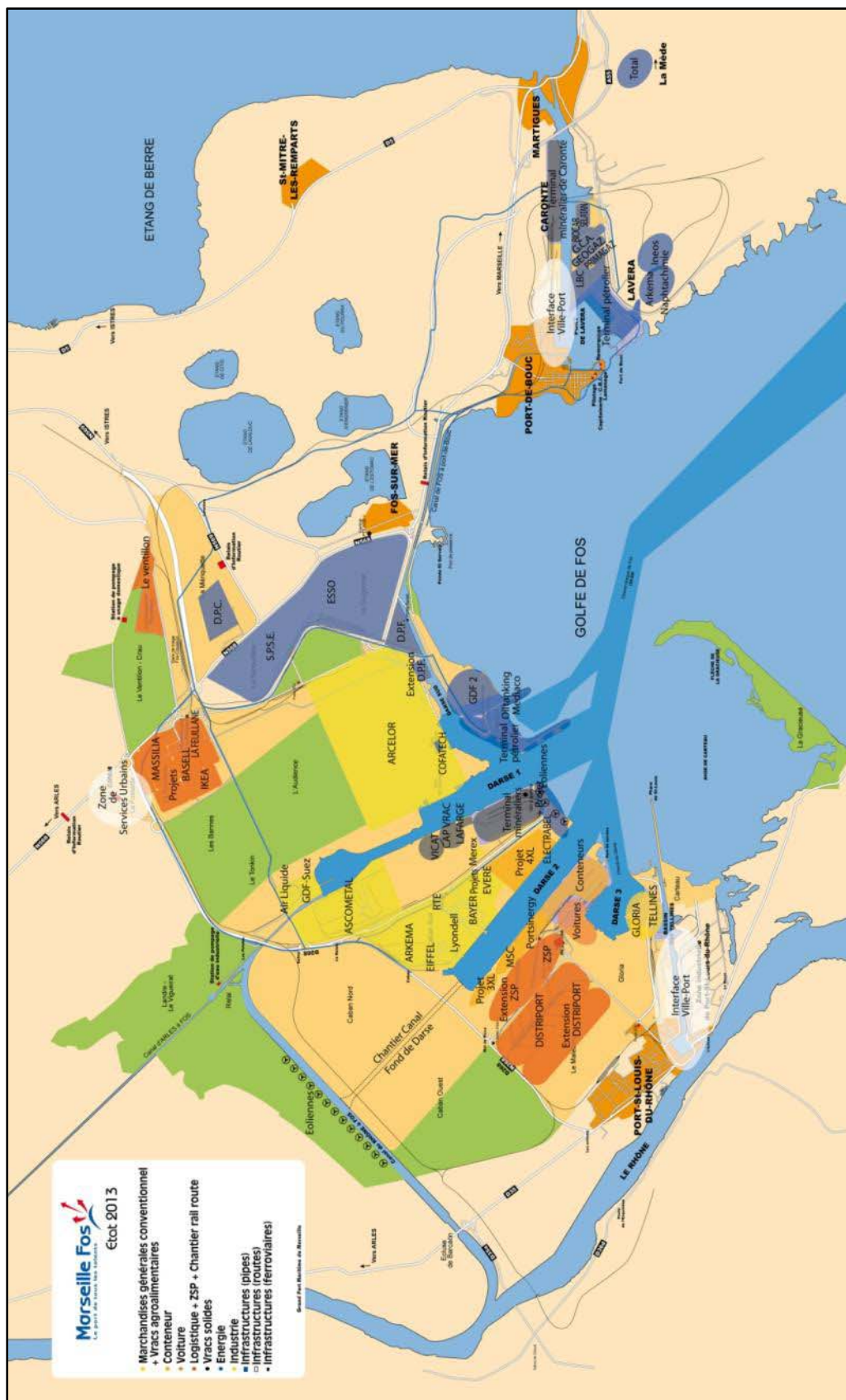


Annexe 4 Port de Marseille

Bassin est

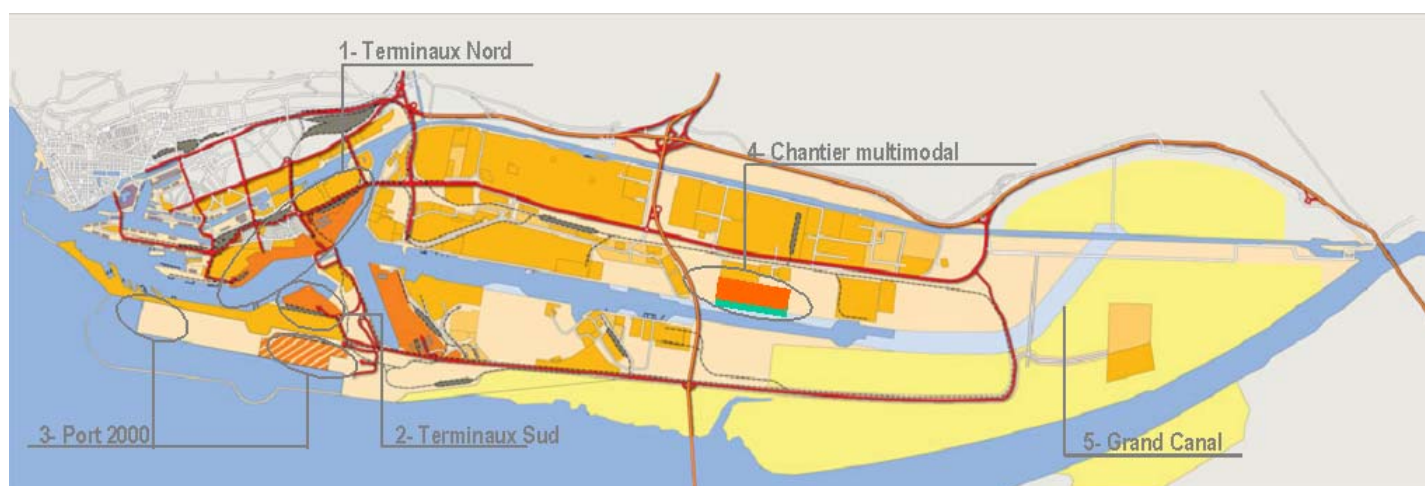
Bassin ouest

Schéma d'aménagements Bassins Est 2009/2013/2020



Annexe 5

Plan du port du Havre



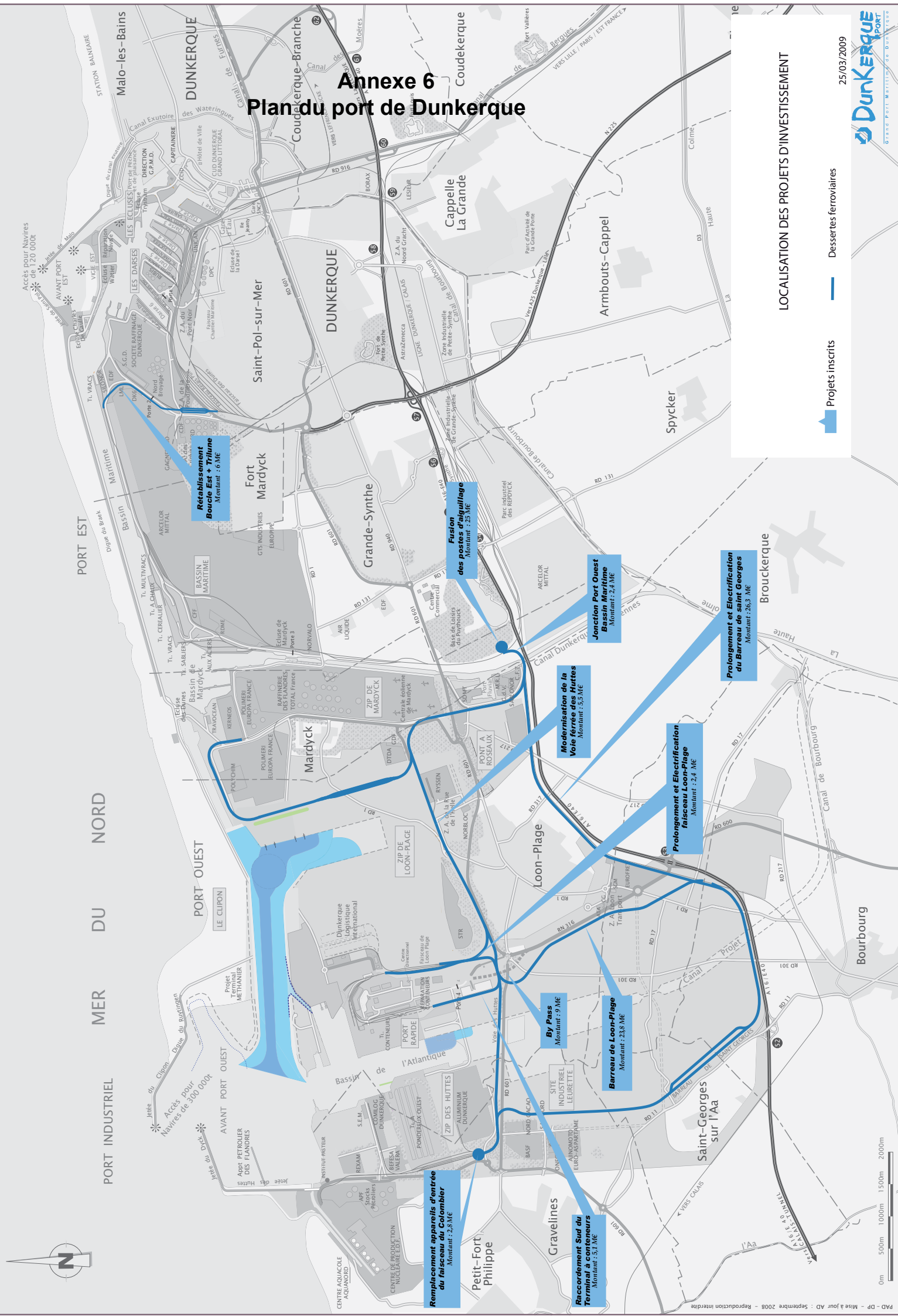
Annexe 6 Plan du port de Dunkerque

LOCALISATION DES PROJETS D'INVESTISSEMENT

Projets inscrits

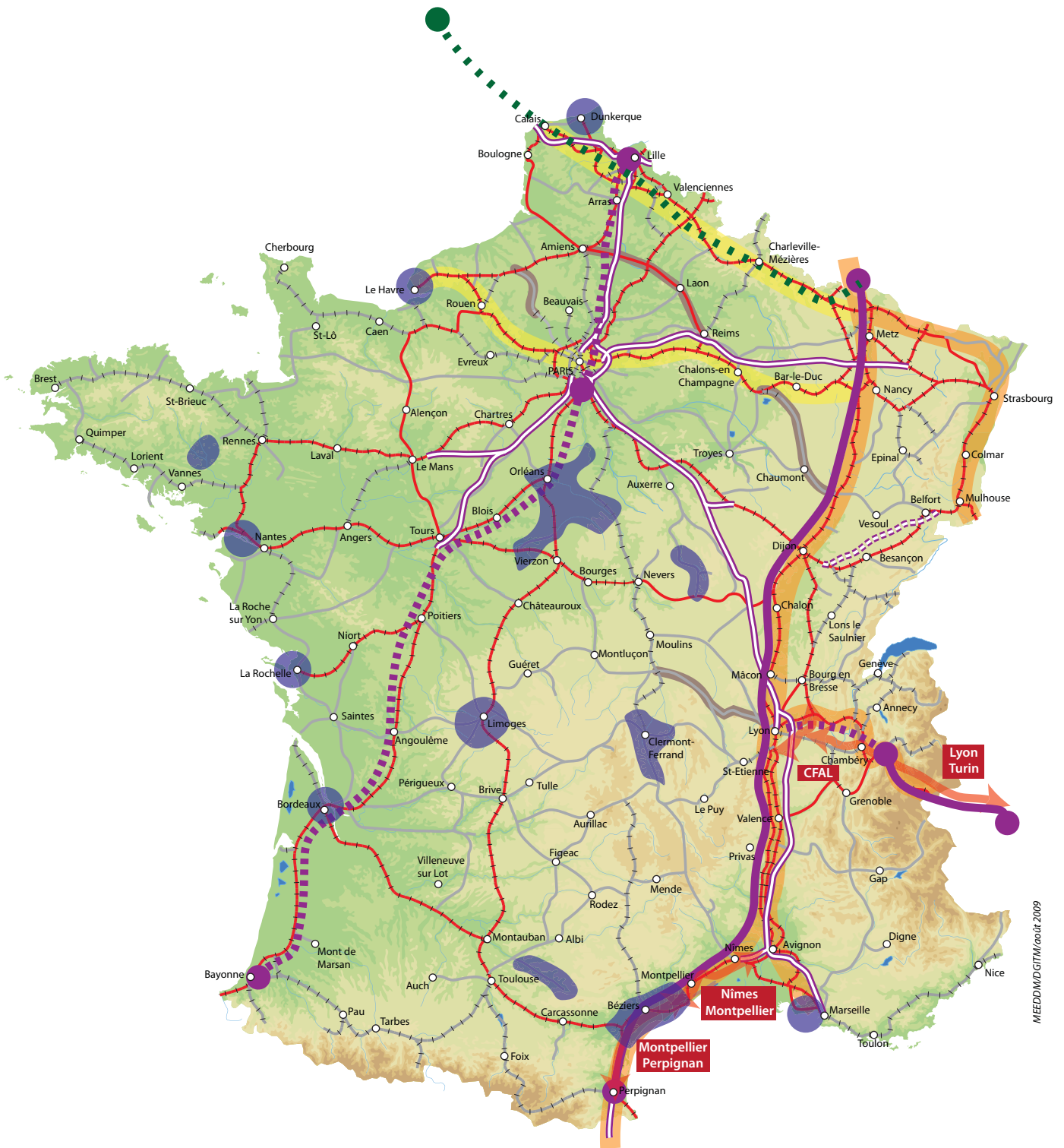
Dessertes ferroviaires

25/03/2009



Annexe 7

Engagement national pour le fret ferroviaire



MEEDMDG/TM/cout/2009

Légende

- Ligne à grande vitesse (LGV)
- LGV en construction
- Ligne du réseau orienté fret
- Autre voie ferrée
- Electrification
- Corridors européens pour le fret
- Projet d'extension des corridors
- Autoroute ferroviaire
- Autoroute ferroviaire en appel d'offres
- ↔ Grand projet pour le fret
- Autre autoroute ferroviaire envisageable
- Opérateur ferroviaire de proximité envisagé



Annexe 8

Trafic de fret ferroviaire en France année 2007



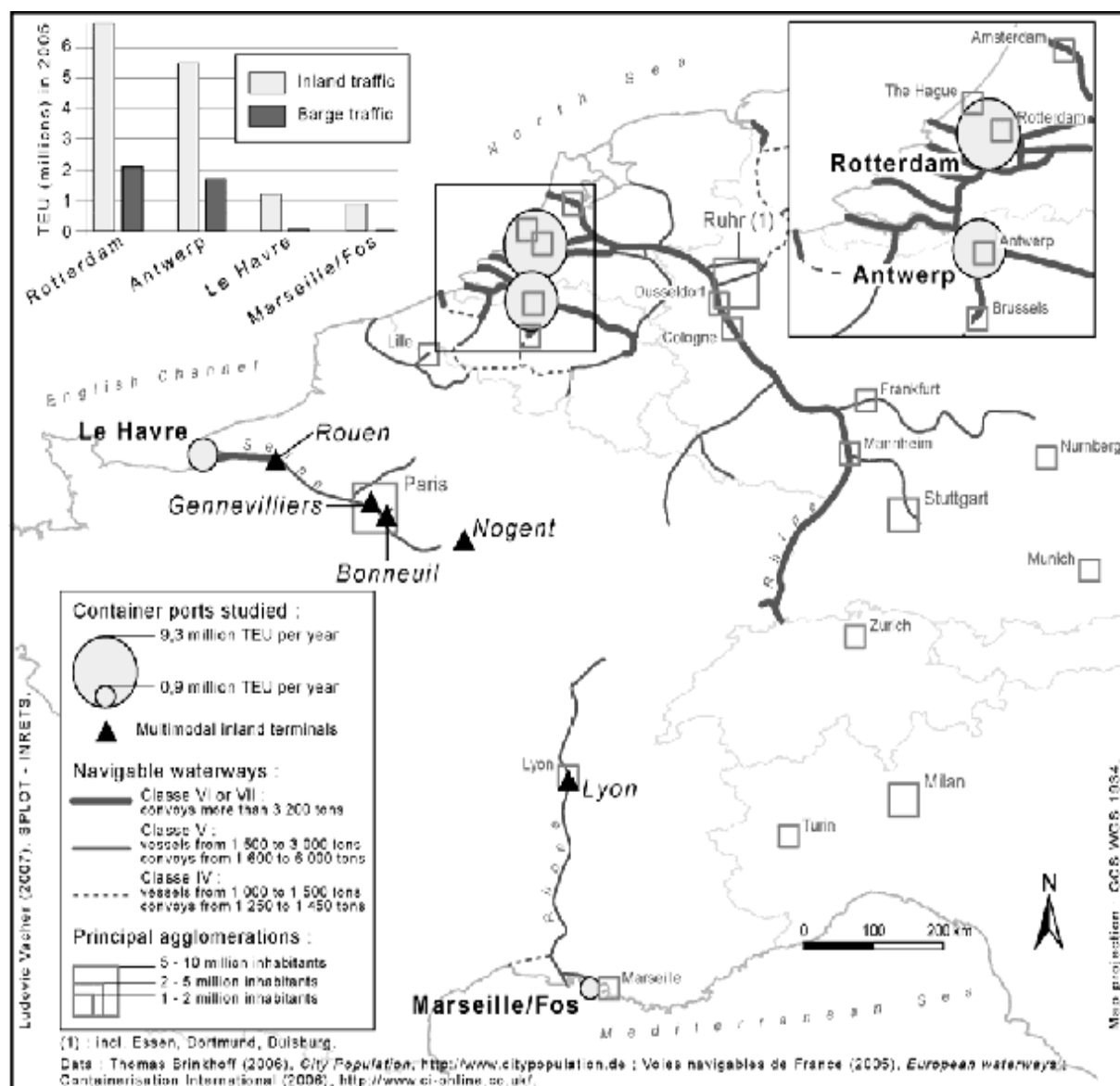
Trafic fret

- 15 Mt / an (environ 40 trains par jour)
- 30 Mt / an (environ 80 trains par jour)

Données RFF, 2007

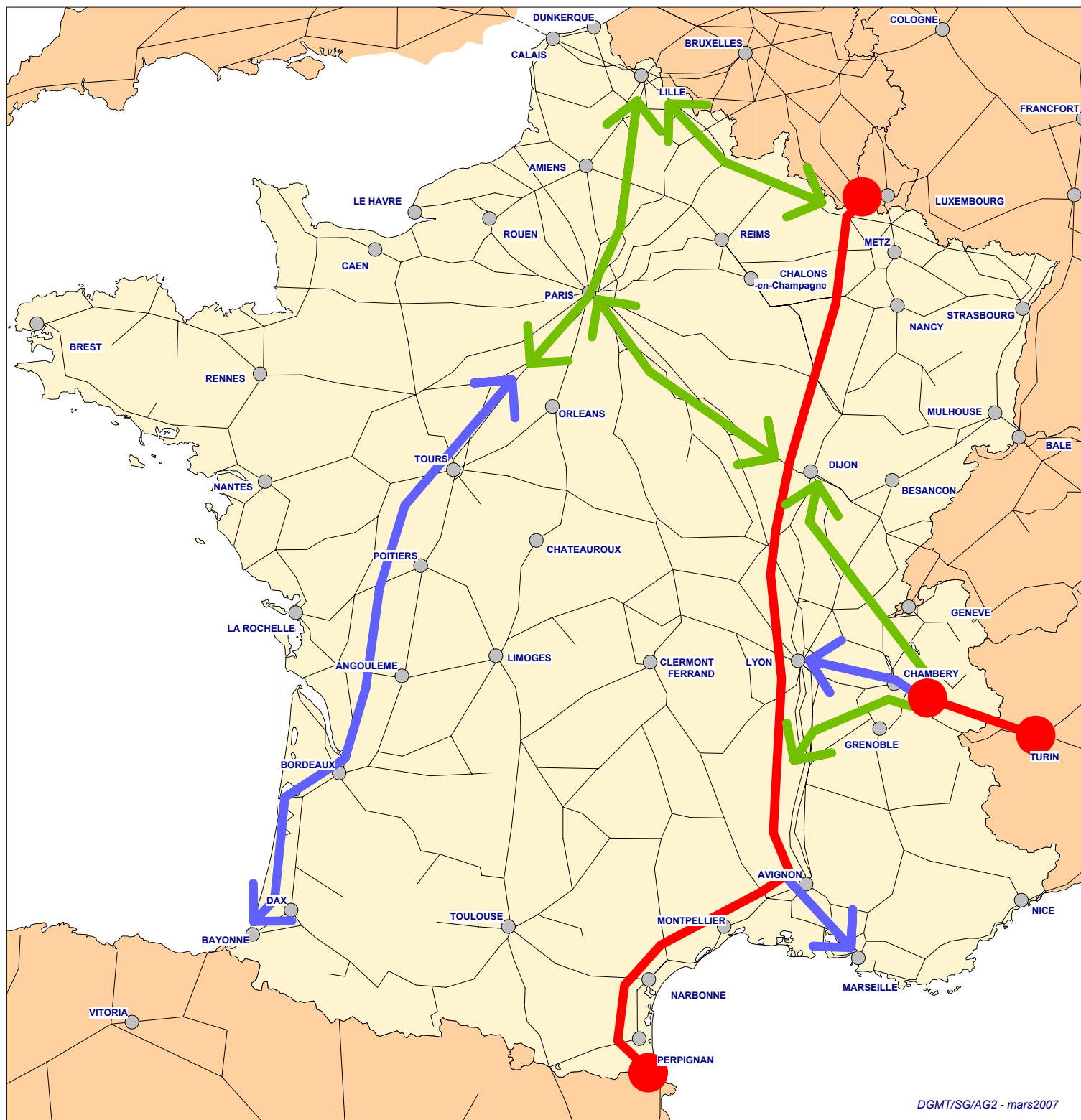


Annexe 9 : Carte du réseau fluvial des trois ports



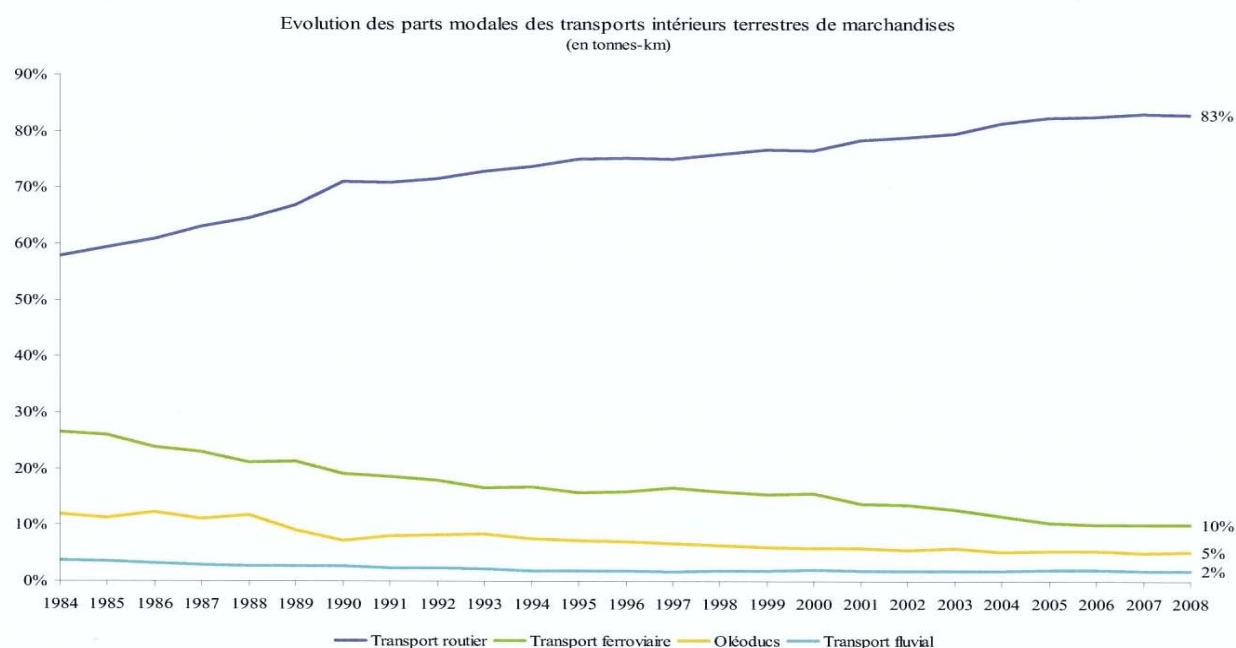
Annexe 10

Le développement des autoroutes ferroviaires en France



Annexe 11 : Evolution de la part modale des marchandises

Les transports internes terrestres de marchandises sont largement dominés par le transport routier (83 % des tonnes-km en 2008), dont la part dans le total continue d'augmenter. Néanmoins, le transport fluvial et le transport ferroviaire semblent se développer sur les axes menant aux grands ports européens.



Note : transit inclus

Sources : SOeS, Eurostat, DGEC, VNF ; calculs SOeS

Le graphique indique la répartition des différents modes de transport interne terrestre de marchandises, le transit étant inclus. Il prend en compte à la fois les quantités transportées et les distances parcourues (tonne-km).

Annexe 12

Corridors ERTMS européens

