

Raccordement au réseau ferré national Comment le fer ?

PRÉSENTATION DU GUIDE À L'ATTENTION DES PORTEURS DE PROJETS

juillet 2014



Par son patrimoine industriel et son dynamisme économique, Midi-Pyrénées occupe une place importante au cœur des échanges nationaux et internationaux. Dans cette région, la plus vaste de France métropolitaine, développer des transports ferroviaires efficaces et performants pour les marchandises est un véritable enjeu de développement économique pour les territoires et les entreprises.

Moins générateur de CO₂ que le transport routier, le mode ferroviaire contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, tout en participant à la diminution des trafics et du risque routiers. Il participe en cela aux objectifs de l'État et des acteurs de la région en matière de développement durable.

Le transport ferroviaire est un atout de poids pour les activités économiques et industrielles, en alliant sécurité, capacités importantes et faible sensibilité aux évolutions de prix des carburants. Il permet aux entreprises de bénéficier d'un impact positif sur l'affichage environnemental de leurs produits.

De même, l'accessibilité ferroviaire contribue à la compétitivité des territoires et au développement économique en offrant un avantage concurrentiel aux zones d'activités raccordées au réseau ferré national. Les acteurs économiques ne s'y sont pas trompés : ces dernières années, plusieurs projets de zones d'activités et de sites industriels accessibles par le mode ferroviaire ont été développés en Midi-Pyrénées, alors que chargeurs et collectivités locales montrent un intérêt croissant pour le transport par rail.

Aujourd'hui, l'État, la CCI Midi-Pyrénées et RFF ont la volonté d'accompagner les collectivités et les entreprises souhaitant faire entrer le rail dans leurs zones d'activités.

Cette plaquette présente le guide «Concevoir le raccordement d'un parc d'activités ou d'une entreprise au réseau ferré national» destiné aux porteurs de projets et conçu avec l'appui technique de Michel Colombié, membre associé de la CCI Midi-Pyrénées et directeur de la société Agénia, entreprise ferroviaire en Midi-Pyrénées. Ce guide donne les clés nécessaires pour étudier la faisabilité d'un raccordement au réseau ferré national, établir une première approche des coûts financiers, envisager la gestion des infrastructures ferroviaires privées et préparer un projet opérationnel.

Nous formons le vœu qu'en aidant au développement du fret ferroviaire, il contribue aux objectifs de préservation de l'environnement, de développement économique et d'aménagement du territoire que poursuivent ensemble les acteurs économiques et institutionnels de Midi-Pyrénées.

Pascal MAILHOS,
Préfet de la région
Midi-Pyrénées



Didier GARDINAL,
Président de la Chambre
de Commerce et d'Industrie
Midi-Pyrénées



Pierre BOUTIER,
Directeur régional
RFF Midi-Pyrénées



Installation terminale embranchée (ITE)

Portion de voie ferrée privée
desservant le site d'une collectivité
ou d'une entreprise à partir
du réseau ferré national.

Raccordement

Point par lequel les trains circulant
sur le réseau ferré national accèdent
aux voies ferrées internes à une zone
d'activités ou à une entreprise.

Ce document s'adresse aux porteurs
de projets qui souhaitent raccorder
un site industriel au réseau ferré national
en créant une installation terminale
embranchée (ITE) : collectivité envisageant
de créer ou de développer un parc d'activités,
entreprise ou groupement d'entreprises.

Le fret ferroviaire :

un transport des marchandises qui répond aux besoins des collectivités et des entreprises

Aujourd'hui, le transport ferroviaire apparaît comme un mode de transport des marchandises à la fois efficace, sûr et adaptable :

- **transport de charges importantes**, y compris par train entier, avec possibilité de réduire le coût unitaire par des conditions optimisées,
- **normes de sécurité élevées**, notamment pour l'acheminement de produits dangereux,
- **possibilité de services « porte à porte »** par le biais d'installations sur site (installations terminales embranchées ou ITE) et la combinaison de plusieurs modes de transport (intermodalité),
- **limitation du stock en entreprise**, le train faisant office de « stock roulant »,
- **par rapport au transport routier**, sensibilité moindre aux hausses des prix des carburants et moins d'émissions de CO₂.



Un train = 40 à 50 camions

Les acteurs du fret ferroviaires

Les régulateurs : l'Union européenne, l'État français, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

Les acteurs du réseau national : Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infrastructure, Direction de la circulation ferroviaire (DCF).

Les entreprises ferroviaires qui assurent la traction des trains.

Les chargeurs : industriels, distributeurs, transporteurs, logisticiens, commissionnaires.

Réseau Ferré de France (RFF) est propriétaire des infrastructures du réseau ferré national (près de 30 000 km de lignes ouvertes à la circulation commerciale, 1 900 raccordements d'entreprises). Il maintient et entretient les infrastructures et accorde les droits à circuler sur le réseau.



Les différentes offres de fret ferroviaire

L'offre train entier :

- 1 000 à 1 800 tonnes, soit 20 à 35 wagons
- financièrement compétitif à partir de un à deux train(s) par semaine entre une même origine et une même destination.

LE TRAIN ENTIER

Le train entier relie deux points raccordés à un réseau ferré. Les points de départ et d'arrivée peuvent être des usines, des entrepôts, des aires de stockage, des voies ferroviaires disposant d'un accès routier et des zones de gares.

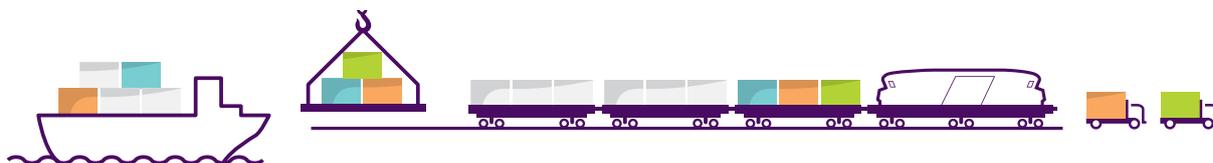


Le train entier relie 2 points raccordés à un réseau ferré.

LE TRANSPORT COMBINÉ MARITIME OU TERRESTRE

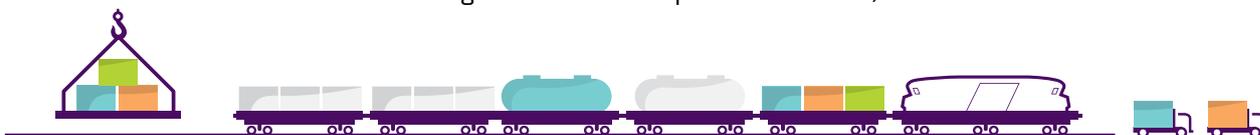
Le transport combiné maritime ou terrestre combine plusieurs modes de transport, avec une marchandise chargée dans un contenant qui va passer d'un mode de transport à un autre sans que la marchandise soit déchargée. Les différents contenants :

- **dans le transport combiné maritime**, des conteneurs sont chargés par manutention verticale puis empilés sur le train,



Le transport combiné maritime emploie des conteneurs

- **dans le transport combiné terrestre classique**, des unités de transport intermodales (conteneurs, semi-remorques, caisses-mobiles) sont chargées sur le train depuis des camions,



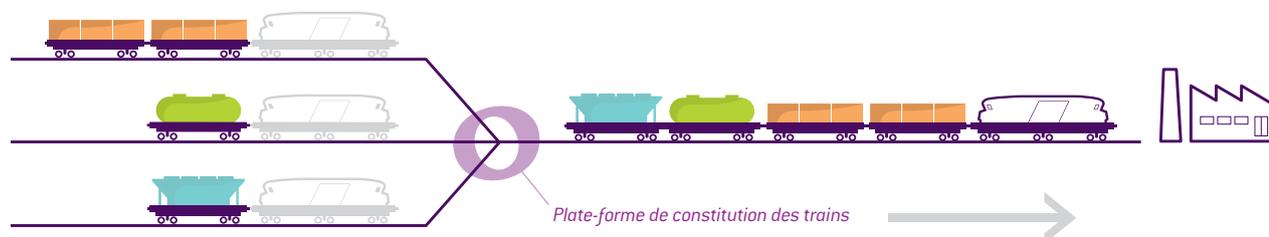
Le transport combiné terrestre « classique » emploie plusieurs types de conteneurs, semi-remorques, caisses mobiles...

- **dans le cas des autoroutes ferroviaires** (ou ferroutage), les camions sont directement chargés sur le train.



Le transport combiné terrestre par « ferroutage » (ou autoroute ferroviaire) charge directement des camions

Enfin, **le groupage de wagons isolés** (ou **messagerie ferroviaire**) permet aux clients de remettre à une entreprise ferroviaire des lots de wagons ne pouvant constituer à eux seuls un train entier. Les wagons sont groupés par destination pour constituer des trains entiers, puis, une fois à destination, sont dégroupés pour être livrés.



Groupage de lots de wagons pour constituer un train entier

Les opérateurs ferroviaires de proximité

Les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) – ou opérateurs ferroviaires régionaux – permettent d'élargir l'offre commerciale du fret ferroviaire en assurant le transport de fret sur courte et moyenne distances.

Un OFP propose des services de transports adaptés à son territoire et à ses clients :

- le groupage ou la distribution de lots
- des trains complets
- le cas échéant, des trafics irréguliers, saisonniers ou palliant l'absence d'offre des entreprises ferroviaires de long parcours

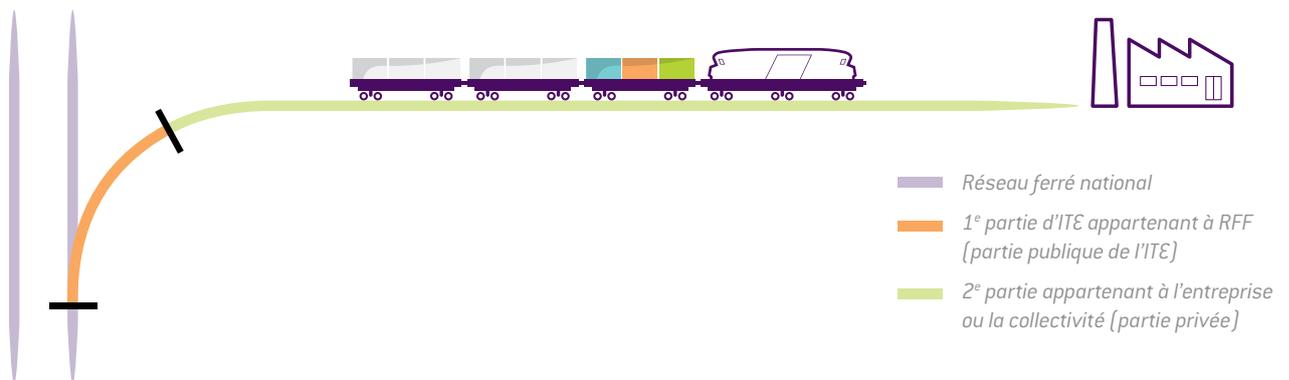
Les OFP présents en France

- **quatre OFP territoriaux opérationnels** : Agénia/Egénie en Midi-Pyrénées (siège à Saint-Sulpice, Tarn), CFR Morvan en Bourgogne-Franche-Comté (siège à Cercy-la-Tour, Nièvre), TPCF/Régiorail en région Languedoc-Roussillon (siège à Saint-Paul de Fenouillet, Pyrénées-Orientales), RDT 13 en région PACA (siège à Arles, Bouches-du-Rhône)
- **deux OFP portuaires opérationnels** : OFP La Rochelle, Normandie Rail Services
- **trois entreprises ferroviaires nationales ayant des implantations « territoriales »** : Europorte Chatillonnais, VFLI Strasbourg, OSR Nord - Pas de Calais

Les modalités d'accès au réseau ferré national

Pour accéder au réseau ferré national, une collectivité possédant une zone d'activités ou une entreprise possédant un site de production peut soit utiliser avec d'autres des installations ferroviaires déjà existantes, soit raccorder son site au réseau ferré en créant une installation terminale embranchée (ITE). L'ITE lui permettra de faire entrer le train sur la zone pour décharger directement les produits sur le site, sans rupture de charge et en intégrant ainsi toute la chaîne logistique.

Mais un raccordement au réseau ferré national représente un fort investissement financier. Avant tout projet de raccordement, le porteur de projet doit recenser les raccordements existants (utilisés ou non) qui pourraient offrir les fonctionnalités recherchées.



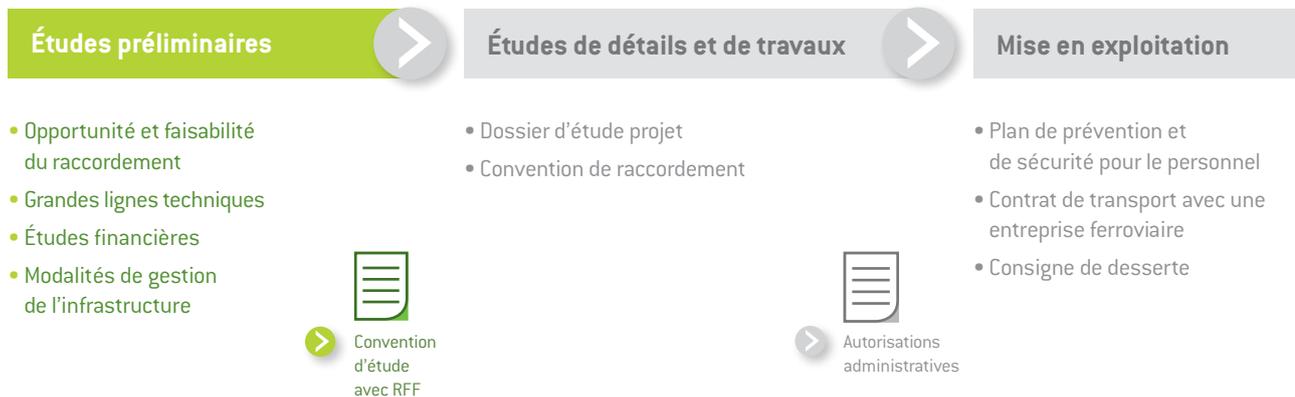
Le raccordement au réseau national se fait par le biais d'une ITE (installation terminale embranchée)

La création d'une ITE fait l'objet d'une convention de raccordement entre RFF et le porteur de projet, qui définit l'ensemble des règles de gestion.

Le créateur de l'ITE aura à s'acquitter auprès de RFF du coût initial des travaux de raccordement au réseau ferré national puis d'une redevance annuelle de raccordement. Cette redevance couvre les frais d'entretien de l'infrastructure de raccordement et le droit d'accès au réseau ferré national. L'entretien de la partie de l'ITE appartenant à une entreprise ou un parc d'activités est à la charge de son propriétaire.

Raccordement d'un site au réseau ferré national : mode d'emploi

Pour aboutir, un projet de création d'une ITE doit respecter 3 phases : des études préliminaires pour s'assurer de l'opportunité et de la faisabilité du projet, les études opérationnelles et enfin, la mise en exploitation de l'installation.



Dans cette partie "Études préliminaires", le porteur de projet doit respecter **4 étapes** en étudiant successivement un certain nombre de points :

1/ S'assurer de la pertinence et de la faisabilité du raccordement

- **Linéaire de voies à créer** pour rejoindre le réseau ferré national
- **Situation, superficie et topographie** des terrains à raccorder
- **Opportunité et faisabilité** du projet de raccordement

2/ Définir les grandes lignes techniques et estimer les coûts

Le guide « *Concevoir le raccordement d'un parc d'activités ou d'une entreprise au réseau ferré national* » accompagne le porteur de projet à chaque moment de la réalisation de ces deux premières phases.

- **Adaptation du terrain** à l'infrastructure projetée
- **Compatibilité des marchandises** à transporter avec le transport ferroviaire
- **Respect des contraintes d'exploitation** spécifiques au transport ferroviaire : linéaire de voie à créer sur le site, mode de chargement/déchargement des marchandises, nécessité de créer des passages à niveaux
- **Caractéristiques des trafics envisagés** : type de produits, caractéristiques des flux ferroviaires
- **Caractéristiques techniques de la ligne du réseau ferré national** : ligne à voie unique/à double voie, vitesse limite autorisée, charge à l'essieu, électrification, passages à niveaux, système d'espacement des trains (cantonnement)
- **Première approche du coût financier du raccordement** : linéaires de voie à créer, acquisitions foncières, système d'entrée sur l'ITE, électrification.

3/ Poursuivre les études préliminaires avec un bureau d'études spécialisé

Si les deux premières étapes ont permis la validation du projet, une étude doit alors être réalisée par des prestataires compétents en infrastructures et en exploitation ferroviaires et connaissant les spécificités des ITE. Cette étude sera généralement organisée en deux parties correspondant aux deux parties de l'ITE.

Sur la 1^{ère} partie de l'ITE, ou partie publique de l'embranchement : saisir RFF qui conduira l'étude financée par une convention avec le porteur de projet

Les premiers éléments à valider techniquement sont les installations à

- Réseau ferré national
- 1^{ère} partie d'ITE appartenant à RFF (partie publique de l'ITE)
- 2^{ème} partie appartenant à l'entreprise ou la collectivité (partie privée)



créer sur la ligne ferroviaire du réseau ferré national sur laquelle on souhaite se raccorder.

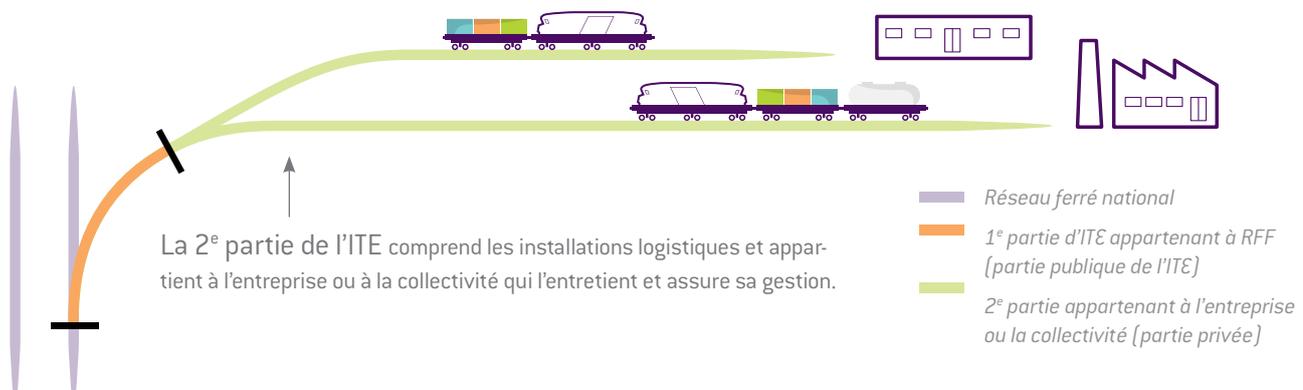
Les phases :

- 1/ l'entreprise ou la collectivité vérifie la viabilité du projet auprès des entreprises ferroviaires
- 2/ l'entreprise ou la collectivité saisit RFF, qui propose un coût, un délai et un prestataire compétent pour la réalisation de l'étude préliminaire
- 3/ si ces propositions reçoivent l'accord de l'entreprise ou de la collectivité, les deux parties signent une convention de financement de l'étude et l'étude peut être lancée

L'étude conduite par RFF portera sur :

- la compatibilité des dessertes envisagées avec la capacité du réseau
- les accès à l'ITE
- les dispositifs de protection
- le calcul de la redevance annuelle de raccordement

Sur la 2^e partie de l'ITE, ou partie privée de l'embranchement : l'étude est à mener par le porteur de projet



L'étude portera sur la nature des installations, les caractéristiques des voies ferrées à créer et les modalités de gestion des installations.

4/ Définir les modalités de gestion de l'infrastructure

- **signature d'une convention de raccordement** avec RFF
- **choix du modèle économique** de la zone
- **organisation** puis **réalisation** des circulations des trains
- **développement** et **maintenance** de l'infrastructure

Le guide "Concevoir le raccordement d'un parc d'activités ou d'une entreprise au réseau ferré national" est diffusé gratuitement.

Pour l'obtenir en téléchargement, consultez les sites de la DREAL : www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr
de la CCI Midi-Pyrénées : www.midi-pyrenees.cci.fr
de RFF : www.rff.fr/fr

Le guide « *Concevoir le raccordement d'un parc d'activités ou d'une entreprise au réseau ferré national* » a été réalisé dans le cadre d'une étude conduite et financée par la CCI et la DREAL Midi-Pyrénées, en partenariat avec RFF et avec l'expertise technique de la société Agénia.

Maîtrise d'ouvrage :

CCI et DREAL Midi-Pyrénées

Étude technique :

SYSTRA

Rédaction finale :

Valérie Médaille, communication, conseil, formation

Mise en page et graphisme :

Chantal Daquo

Crédits photos :

SYSTRA, RFF, SNCF Médiathèque (Michel Henry, Bruno Vignal, Dominique Larosière), Christophe Recoura

Illustrations et schémas :

couverture : DREAL Midi-Pyrénées / CSM / Didier Le Boulbard
schémas : Chantal Daquo



Expert associé : Agénia

