

Europe • Stratégie

Objectif 2021 : parler du chemin de fer du 21^e siècle



Dans ses vœux 2021, le président de la SNCF, Jean-Pierre Farandou érige la reconquête des clients en priorité. « Nous devons très rapidement faire en sorte que les clients reviennent nombreux dans nos trains de voyageurs et de marchandises », martèle-t-il, espérant profiter du constat que « la SNCF a montré qu'elle était indispensable au fonctionnement du pays et sur tous les territoires ». L'image du secteur apparaît donc renforcée, mais la garde ne doit pas être baissée. L'année européenne du rail a donc pour enjeu d'entretenir la flamme.

La crise sanitaire renforce la perception du transport ferroviaire comme mode alternatif résilient. L'année du rail devra la consolider pour en assurer son développement.

Après une année 2020 marquée par la mise en perspective des atouts du transport ferroviaire suscitée par la crise sanitaire sans précédent de la COVID-19, l'Union européenne fait de 2021, l'année du rail. « Cette initiative de la Commission européenne apportera un éclairage nouveau sur les avantages du rail en tant que moyen de transport durable, intelligent et sûr ». Plus précisément, « l'année du rail promouvra le chemin de fer en tant que mode de transport durable, innovant et sûr, capable de garantir des services essentiels même au cours de crises imprévues, comme en témoigne le rôle stratégique joué par le rail dans le maintien de connexions essentielles pendant la pandémie de COVID-19, en ce qui concerne tant le transport de passagers que le transport de biens de première nécessité. » *La lettre ferroviaire* a régulièrement mis en évidence « l'entre-

Suite page 2

Fret • Développement

Froidcombi ajoute un aller-retour entre Avignon, Valenton et Dourges

L'opérateur conforte son offre en créant un troisième train quotidien.

L'opérateur de transport combiné Froidcombi exploite deux liaisons à la vitesse maximale de 140 km/h : Avignon - Valenton et Avignon - Dourges. Le nouveau train Avignon - Valenton - Dourges



Laurent Charlier

viendra renforcer le service actuel pour plus de souplesse. Il devrait faciliter le redéveloppement de la desserte de Rungis. ■ LC

Dossier pages 10 à 16

Infrastructure • Proximité

Transfert de lignes capillaires aux régions : une clarification attendue

Le décret de transfert de « petites lignes » est sorti. Le périmètre reste imprécis.

Le décret d'application de l'article 172 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) ouvre la possibilité d'un transfert aux régions. Des précisions sont attendues. ■ LC

Page 5

Vers une relance de l'appel d'offres pour l'exploitation des lignes Intercités Nantes - Bordeaux/Lyon

Page 9

Fret • Subvention

Allemagne : la Commission européenne approuve l'aide au report modal

p. 3

Fret • Stratégie

Suisse : 20 ans d'internalisation des coûts de la route

p. 4

Fret • Développement

Transport combiné : T3M et Hupac ensemble entre la France et l'Italie

p. 4

Europe • Stratégie

L'enjeu est de renforcer l'usage du transport ferroviaire

Le transport ferroviaire doit reconquérir ses clients et tirer profit de son image renouvelée de modernité pour accentuer le report modal en sa faveur.

Laurent Charlier

Suite de la page 1

soi ferroviaire ». En comparaison avec d'autres secteurs, le train a pris du retard en termes d'innovation, par exemple, renvoyant une image désuète de ce mode auprès du grand public, mais aussi auprès de professionnels, tant dans le transport de voyageurs que de fret. Certes, en France, l'avènement de la grande vitesse a sorti le ferroviaire de sa torpeur au cours des décennies qui ont suivi la Deuxième Guerre mondiale, face à la montée en puissance et de la démocratisation de l'automobile et de l'avion. Toutefois, depuis quelques temps, le secteur travaille prestement à innover, à introduire les technologies numériques, à transformer son image. Le groupe SNCF a ainsi multiplié les communications au cours du deuxième semestre 2020 en mettant, par exemple, en valeur les travaux relatifs au verdissement du matériel roulant thermique (batteries, piles à combustible à hydrogène), à l'automatisation de la conduite des trains, à la surveillance du réseau par des moyens numériques ou encore au développement de la maintenance prédictive. « C'est un secteur qui bouge, [...] il n'y a pas une journée sans une innovation, sans une idée », résume Peter Reinshagen, directeur général du loueur de wagons Ermewa. La crise sanitaire a souligné l'importance du transport ferroviaire dans l'économie et l'a

remis au centre des débats de verdissement de la mobilité, dans le cadre de la transition écologique. La crise a mis en valeur l'importance du fret ferroviaire dans le transport des produits essentiels et la continuité des chaînes d'approvisionnement, quelques points de part modale ont, semble-t-il, été pris à la route, notamment en raison des difficultés pour cette dernière de garantir les conditions de travail de ses chauffeurs (sanitaires, restauration) pendant les confinements. Si le transport de voyageurs doit reconquérir sa clientèle, il ressort comme une évidence de privilégier le rail sur l'aérien pour des trajets nationaux et internationaux en Europe. Les trains de nuit, tombés en désuétude, regagnent ainsi leur lettre de noblesse. Des projets émergent en France et en Europe. Dans ses vœux 2021, le président de la SNCF, Jean-Pierre Farandou érige la reconquête des clients en priorité. « Nous devons très rapidement faire en sorte que les

L'ambition est de « promouvoir le débat, construire une image positive, sensibiliser et faciliter l'engagement des citoyens, des entreprises et des pouvoirs publics afin d'accroître la confiance dans le rail ».

clients reviennent nombreux dans nos trains de voyageurs et de marchandises », martèle-t-il, espérant profiter du constat que « la SNCF a montré qu'elle était indispensable au fonctionnement du pays et sur tous les territoires ». L'image du secteur apparaît donc renforcée, mais la garde ne doit



pas être baissée. L'année européenne du rail a donc pour enjeu d'entretenir la flamme. L'ambition est de « promouvoir le débat, construire une image positive, sensibiliser et faciliter l'engagement des citoyens, des entreprises et des pouvoirs publics afin d'accroître la confiance dans le rail, notamment au lendemain de

européen pour promouvoir les biens et produits transportés par chemin de fer ». Autre idée : « introduire un indice de connectivité ferroviaire, dans le but de catégoriser le niveau d'intégration atteint grâce à l'utilisation des services sur le réseau ferroviaire », l'objectif étant de « montrer le potentiel du rail à concurrencer les autres modes de transport ». Et la concurrence, c'est aussi sur les rails. Comme le rappelait l'UTP en évoquant cette année européenne du rail, 2021 marque également le « 20^e anniversaire du premier paquet ferroviaire et enfin, et pas des moindres, la première année de mise en œuvre complète dans toute l'Union européenne des textes du volet technique du quatrième paquet ferroviaire ». Si la concurrence dans le transport ferroviaire de marchandises est devenue réalité en France il y aura 16 ans en juin 2021, l'offre des opérateurs alternatifs – et le renouveau de l'entreprise historique – demeurent encore parfois méconnues, même de « grands » chargeurs. Dans la chimie, par exemple, un secteur consommateur de wagons isolés, un grand groupe rapportait à *La lettre ferroviaire* ne pas disposer d'informations détaillées rapidement accessibles, au delà des principales entreprises ferroviaires, sur les activités et périmètres de différentes PME du rail. Le

serpent de mer que constitue le concept de « bourse de fret ferroviaire » pourrait probablement aider à rendre davantage lisible pour les clients, l'offre dans son ensemble. L'amélioration de l'attractivité du rail en flexibilisant l'offre par le « développement d'une plateforme de gestion de la capacité résiduelle de tous les opérateurs aux clients », constitue d'ailleurs une des propositions de la coalition 4F – Fret ferroviaire français du futur – « pour doubler la part de marché du fret ferroviaire en 2030 ». En ce qui concerne le marché du transport voyageurs conventionné, 2021 devrait voir une avancée concrète en matière contractualisation, probablement d'abord dans la région Sud, puis dans les régions Grand Est et Hauts-de-France. Dans ses vœux aux agents du groupe public, Jean-Pierre Farandou rappelle que « 2021 est la première année de l'arrivée réelle de la concurrence ». « Des lots de trains vont être attribués par des autorités organisatrices », précise-t-il. Sur ce marché, la première concrétisation de la libéralisation ne concernera pas les trains d'équilibre du territoire (TET), pour lesquels l'État est autorité organisatrice, l'appel d'offres pour les lignes Nantes - Bordeaux/Lyon ayant officiellement été déclaré « sans suite », le 17 décembre 2020. ■

► En bref

Fret

Allemagne : la Commission européenne approuve l'aide au report modal

→ Le 17 décembre 2020, la Commission européenne a donné son feu vert au dispositif allemand d'aide au report modal d'un montant total de 200 millions d'euros. Ce programme, doté d'un budget de 40 millions d'euros par an pour la période 2021-2025, participe à hauteur de 50 % aux investissements dans les installations terminales privées et jusqu'à 80 % pour des infrastructures de transbordement. La commission rappelle que ce soutien s'inscrit dans le Green deal européen et dans l'ambition de développer le report modal de la route vers le rail. ■ LC

Votre publicité ici

Contact : redaction-lalettreferroviaire@orange.fr

Report modal • Stratégie

Suisse : 20 ans d'internalisation des coûts de la route

la Redevance poids lourds permet de rapprocher les coûts de la route et du rail et favoriser le report modal. Des améliorations pourront être apportées lors de la révision du dispositif à partir de fin 2021.

Sylvain Meillasson

Après avoir été validée (53 % de oui) lors d'un référendum, la Redevance poids lourds liée à la prestation (RPLP) est entrée en vigueur il y a maintenant 20 ans (1er janvier 2001), en Suisse. C'est une avancée significative – les coûts externes liés, par exemple, au bruit, au dommage climatique, à la pollution atmosphérique etc. sont assumés par les routiers suisses et européens (transports de fret et de Voyageurs) – et un exemple. Des adaptations de ce modèle de redevance calculée sur la base du poids transporté, de la distance parcourue et de la norme d'émission des véhicules, sont désormais appliquées en Allemagne et en Autriche. En l'état, les coûts externes du transport routier, qui ont été estimés à 2,65 milliards de francs suisses (environ 2,45 milliards d'euros) par l'Office fédéral du développement territorial (ARE), ne sont pas intégralement repris par la RPLP puisque la route ne s'acquitte que d'un milliard seulement. Mais les effets de la redevance sont déjà patents :

- le parc de camions en Suisse est devenu moins polluant (60 % à la norme Euro VI),
- le report modal de la route au rail s'est trouvé stimulé,
- deux tiers des recettes perçues sont reversés à des projets ferroviaires tandis qu'un tiers revient aux cantons pour des mesures contre la pollution du transport routier.

Il conviendrait donc d'accroître la redevance, pour mécaniquement favoriser davantage le rail.



CFF Cargo

Alors que le transit à travers les Alpes a globalement augmenté ces dernières années, la part du rail sur ce segment s'est accrue, pour atteindre les 71 %. Cependant, l'objectif fixé par la loi sur le transfert du transport de marchandises (650 000 camions par an) n'a pas été atteint, avec 898 000 passages routiers constatés en 2019. Selon l'Initiative

des Alpes, cette réalité découle des tarifs (trop modiques) pratiqués par la route et donc d'une internalisation encore insuffisante des coûts *via* la RPLP. Le comité avance que les coûts externes de la route (plus élevés que ceux du rail pour la collectivité, selon une comparaison établie en 2017) s'élève à 9,8 centimes par tonne-km et souligne que seuls 3,4 centimes sont internalisés *via* la RPLP. Il conviendrait donc d'accroître la redevance, pour mécaniquement favoriser davantage le rail. L'initiative des Alpes entend à cet effet qu'une plus grande transparence quant aux coûts externes des différents modes de transport concernés, puisse être établie lors de la prochaine révision de la RPLP qui sera amorcée à la fin de 2021. ■

Fret • Développement

Transport combiné : T3M et Hupac ensemble entre la France et l'Italie

Les opérateurs T3M et Hupac mettent en correspondance leurs lignes à Novara pour un service franco-italien plus étoffé.

Sylvain Meillasson



Les opérateurs de transport combiné français T3M et suisse Hupac vont offrir, dès le 18 janvier 2021, une liaison (1 700 km) Bonneuil - Pescara (Abruzzes) / Bari (Pouilles) sur la côte adriatique. À cet effet, les deux opérateurs vont mettre en correspondance à Novara la relation T3M (cinq allers-retours hebdomadaires couverts en saut de nuit) avec une navette exploitée pour le compte de Hupac, en direction du sud de l'Italie. La stratégie envisagée afin d'accompagner un éventuel accroissement de la demande dû aux clients habituels et à de nouveaux prospects, consistera à augmenter le nombre de rotations et non le format des trains. Selon les résultats de cette première expérience, les deux partenaires ne semblent pas exclure l'éventualité d'autres collaborations. Notons que la traction de la liaison Valenton - Novara demeure assurée par Captrain France (ex-VFLI) et Captrain Italie. ■

Gestion • Proximité

Décret de transfert aux régions de lignes capillaires : une clarification du périmètre est attendue

Très attendu, le décret de transfert de « petites lignes » est sorti. Des précisions sont toutefois encore attendues.

Laurent Charlier

Le décret d'application de l'article 172 de la loi d'orientation des mobilités (LOM), ouvrant la possibilité d'un transfert de gestion de lignes capillaires de proximité aux régions est paru le 29 décembre 2020. Il s'agit de permettre aux régions d'innover en prenant la responsabilité de gestionnaire d'infrastructure, tout en maîtrisant les coûts associés. Une fois l'ensemble des dispositions législatives en la matière finalisées, une gestion plus économique des lignes, notamment par un modèle intégré associant les activités de transport et d'infrastructure devrait être rendue accessible. Le décret détaille trois dimensions de transfert : la « gestion de lignes » et les « missions de gestion de l'infrastructure », mais aussi de « propriété ». Dans son avis du 22 octobre 2020 relatif à ce décret, l'Autorité de régulation des transports (ART) rappelle toutefois que « le transfert de gestion et/ou de missions n'emporte pas transfert de propriété ». Le transfert de « gestion » comprend notamment les questions de sillons, de tarification, de gestion opérationnelle des circulations, de maintenance, de modernisation etc. Autrement dit, l'intégralité des missions de gestionnaire d'infrastructure sont transférées, SNCF Réseau « disparaissant » ainsi de la ligne, restant toutefois présent aux interfaces ou dans certains actifs non dédiés aux lignes concernées. Le transfert de « missions de gestion » concerne



Laurent Charlier

Repères

La région Grand Est a validé, le 28 mars 2019, l'ouverture à la concurrence sur deux premiers lots de services. Nancy - Pont-Saint-Vincent - Vittel - Contrexéville est tout d'abord concerné (contrat de 22 ans, environ 870 000 trains-km par an), avec un volet infrastructure. Ce dernier comprend le financement et la régénération de la section entre Vittel et Pont-Saint-Vincent, voire jusqu'à Jarville (cette demande d'extension doit être analysée au regard des contraintes techniques d'exploitation), ainsi que la maintenance correspondante. Le service ferroviaire subsiste uniquement jusqu'à Pont-Saint-Vincent. Au delà, la desserte est aujourd'hui réalisée par autocar, le trafic sur la section Xeuilley - Vittel étant suspendu depuis décembre 2016 en raison du mauvais état de l'infrastructure.

De même pour le deuxième lot Bruche - Piémont - Vosges, dont la ligne Épinal - Saint-Dié est suspendue depuis décembre 2018, des travaux étant en cours. « L'exploitant devra concevoir et réaliser des travaux de régénération sur les portions de ligne entre Arches et Saint-Dié-des-Vosges, entre Saint-Dié des Vosges et Molsheim, entre Sélestat et Obernai. Le montant prévisionnel des investissements à réaliser est estimé à environ 193 millions d'euros ». « Il sera également en charge de la maintenance de l'infrastructure sur ces sections ». La région Grand Est souhaite donc une gestion intégrée transporteur-gestionnaire d'infrastructure pour ces sections.

uniquement la maintenance et la maîtrise d'ouvrage des projets. À propos des nouvelles dispositions définies par la LOM et ce décret, l'ART estime que « les enjeux inhérents à la gestion des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic constituent [...] essentielle-

ment des enjeux de gouvernance, de financement desdites lignes et, *in fine*, de bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national ». Les demandes de transfert formulées par les régions auprès du ministre chargé des Transports font l'objet d'un arbi-

Les transferts peuvent inclure des gares

Les gares peuvent être concernées par les transferts s'il s'agit d'« un ensemble cohérent de gares exclusivement dédiées à la ligne », note le décret. Si de tels transferts sont souhaités par les régions, un conventionnement spécifique assorti de compensation financière sera conclu avec SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau. L'ART note qu'« elle a rendu l'avis n° 2020-064 [...] sur un projet de décret relatif à la gestion et à l'exploitation des gares de voyageurs principalement utilisées par les services publics de transport ferroviaire de voyageurs. Or, il lui apparaît que le projet de décret objet du présent avis concerne potentiellement les mêmes gares et qu'il ne comporte aucun renvoi au projet de décret précité, ni même aucune articulation avec lui ». Et de mettre ainsi en évidence l'existence de « deux régimes juridiques spécifiques applicables aux “petites gares” ». En outre, « l'Autorité recommande que seules les gares durablement monotransporteur puissent faire l'objet d'un transfert de gestion, dans l'hypothèse où elles seraient exploitées par une entreprise ferroviaire conventionnée. »

trage qui prend en considération les avis motivés de l'ART, de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions ainsi que les aspects de « politique nationale des transports », « impératifs de défense » et « la performance et l'exploitation du réseau ferré national ».

UNE DÉFINITION DES LIGNES ÉLIGIBLES À CLARIFIER

La première des précisions attendues par les acteurs concerne l'identification des lignes qui pourraient être transférées aux régions, autorités organisatrices des TER, dans ce nouveau cadre juridique. Or cette définition de périmètre demande encore à être clarifiée. « La champ d'application est mal défini », déplore un spécialiste. Trois points sont repris dans le décret :

- les « lignes comprises dans la liste des infrastructures ferroviaires locales fixée par arrêté ». Ce dernier n'a pas encore été publié. « Il est en cours d'élaboration par la DGITM, et devra notamment être soumis à la DG MOVE à Bruxelles, puisqu'il s'agit d'un cadre de dérogation au quatrième paquet ferroviaire », note un expert ;
- les « lignes n'appartenant pas au réseau structurant tel que défini par le contrat de performance » et pour lesquelles, « au moins 90 %

des services réguliers » de TER, « au cours des cinq derniers horaires de service » relève de la compétence des régions (TER). Ledit contrat de performance État-SNCF Réseau 2017-2026, dont la revoyure constitue désormais un véritable serpent de mer, définit le réseau structurant comme relevant des catégories « UIC 1 à 6 ». Par conséquent, les lignes « transférables » seraient classées « UIC 7 à 9 », bien que cette nomenclature ne soit pas adaptée pour une approche « faible trafic ». De nombreux experts, y compris au sein de SNCF Réseau, demandent d'ailleurs à catégoriser le niveau de trafic avec de nouveaux critères. L'ART écrit d'ailleurs à ce sujet que « la référence aux catégories “UIC 7 à 9” pour définir le “faible trafic” n'est pas suffisante ». Et d'ajouter

La mise à disposition d'agents SNCF Réseau et/ou SNCF Gares & Connexions possible

La mise à disposition de personnels de SNCF Réseau et/ou de SNCF Gares & Connexions est rendue possible par le décret. Les régions doivent préciser cette intention lors de la dépose de leur demande de transfert. Une fois l'accord de transfert obtenu, les régions doivent également définir « le nombre définitif de salariés, exprimé en équivalent en emplois à temps plein travaillé, dont elle sollicite la mise à disposition ». Ensuite, « Les salariés disposent d'un délai de deux mois pour accepter la proposition de mise à disposition à compter de sa notification ». « En cas de refus ou d'absence de réponse du salarié au terme de ce délai, son contrat de travail se poursuit ».

qu'en tout état de cause, « ce renvoi [au contrat de performance] conduit à définir des catégories dont le périmètre est susceptible d'évoluer au gré des actualisations triennales du contrat ». « Le champ d'application se réfère à un document contractuel – le contrat de performance État-SNCF Réseau –, évolutif par définition », renchérit un expert des « petites lignes ».

- les « lignes sur lesquelles aucun service de transport ferroviaire de voyageurs n'a circulé au cours des cinq derniers horaires de service ». Le régulateur met ainsi en évidence que « le gouvernement a retenu une approche large pour la définition de ces lignes en ce qu'elle permet la réouverture de lignes aujourd'hui fermées » au trafic de voyageurs, mais qui peuvent soutenir un trafic fret régulier ou saisonniers (évacuation de silos, par exemple).

GARANTIR LA CONTINUITÉ D'ACCÈS AUX LIGNES TRANSFÉRÉES

Les lignes transférées doivent continuer à répondre aux normes de sécurité ainsi qu'aux exigences d'accès à toutes entreprises ferroviaires fret et/ou voyageurs, en *open access* ou sous convention, au delà des services TER et lorsque les caractéristiques des infrastructures l'autorisent. La région ou le tiers mandaté endosse la mission de gestionnaire d'infrastructure, l'amenant à octroyer, comme le précise le décret n°2003-194 du

7 mars 2003 « relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire », « un droit d'accès à son réseau dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, ce droit incluant l'accès par ce réseau aux installations de service ». L'interopérabilité sur l'infrastructure transférée et aux interfaces avec le réseau structurant dans le giron de SNCF Réseau, doit donc être garantie. Notons toutefois qu'une exception est possible notwithstanding l'inscription de la ligne concernée à l'arrêté « ligne d'intérêt local » à venir. Il serait alors possible de ne pas se référer aux règles d'interopérabilité. « On peut également envisager que certaines régions demandent à "passer" en régime de sécurité STRMTG au lieu du cadre d'interopérabilité de l'EPSF, sous réserve d'une éligibilité de la ligne concernée », esquisse un expert de l'infrastructure ferroviaire. Cette disposition pourrait par exemple être retenue dans le cadre des projets d'expérimentation de navettes légères ne répondant pas aux requis ferroviaires classiques (Taxirail ou Écotrain). Le décret stipule que « si les actifs transférés sont soumis aux dispositions de l'article 17 du décret du 7 mars 2003 [...], l'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire du transfert, ou le cas échéant toute personne à qui serait confiée la responsabilité de la gestion de l'infrastructure dans le cadre du transfert, établit sous sa responsabilité le document de référence du réseau et le transmet à la société SNCF Réseau dans un délai permettant son intégration au sein du document de référence du réseau ferré national ». Le régulateur a d'ailleurs mis en évidence que « la coactivité doit pouvoir être maintenue sur ces lignes, en particulier l'activité fret dont la circulation est dimensionnante pour l'infrastructure, ainsi que l'activité de transport librement organisée [*open access*] ». En cas de manquement, « les entreprises de transport de fret ou de transport non conventionné de voyageurs ainsi concer-



Laurent Charlier

La détermination
certaine en
évidence que
les nouvelles
sont à retenir
des approches
face pour la
certaines des
lignes en se
ta elle permet la
ouverture de
à des conditions
normales».



Laurent Charrier

nées pourront saisir l'Autorité d'un différend si elles s'estiment victimes d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés notamment à l'accès au réseau », est-il rappelé. Dans le décret, la précision en matière de fret semble laisser place à une certaine latitude. « Dans le cas où des lignes faisant l'objet de la demande de transfert accueillent des trains de transport de marchandises, le ministre chargé des transports peut conditionner le transfert à l'obligation de maintenir ces lignes en état d'accueillir ces trains ». Notons que « pouvoir » ne signifie pas « devoir ». En outre, *quid* d'une ligne qui ne reçoit plus de trains de fret depuis quelques temps, voire quelques années, mais dont les acteurs ont connaissance de potentialités ? De nombreuses interrogations demeurent et le régulateur déplore le délai réduit que le gouvernement lui a concédé pour rendre son avis. « L'Autorité estime en effet qu'il eût été souhaitable de procéder à une consultation publique du secteur afin, d'une part, d'appréhender les souhaits des AOT [autorités organisatrices des transports] en termes de gouvernance des "petites lignes" et les capacités des

opérateurs ferroviaires à y répondre, d'autre part, de recueillir l'analyse de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), pour s'assurer de la bonne prise en compte des enjeux de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires dans le cadre des dispositifs de transfert. » Objectif OFP constate que « les conséquences réglementaires et opérationnelles ne sont pas explicitées » et estime qu'« il manque pour les petites lignes avec voyageurs un décret analogue au décret "Voies locales" du 30 mars 2017, définissant les mode d'exploitation et le régime de sécurité des capillaires sans voyageurs ». Objectif OFP craint dès lors que les régions connaissent « beaucoup de peine à définir des modes d'exploitation adaptés, intégrant exploitation des services de transport et maintenance de l'infrastructure, comme c'est les cas en Allemagne. »

UNE COMPENSATION FINANCIÈRE À DESTINATION DE SNCF RÉSEAU

Qu'ils s'agissent de transferts de « gestion » ou de « missions », des conventions notamment de transfert et techniques sont conclues entre les parties. Une transaction

financière est intégrée. « La compensation des impacts du transfert pour la société SNCF Réseau donne lieu à des versements annuels sur une durée de vingt ans, ou sur la durée de la convention de transfert de missions, le cas échéant, si celle-ci est inférieure, à la charge ou au profit de cette société », est-il indiqué tout en précisant que « les impacts économiques pour la société SNCF Réseau sont déterminés en évaluant la différence entre, d'une part, les coûts et recettes prévisionnels dans la trajectoire de référence, et, d'autre part, les coûts et recettes estimés dans la trajectoire de projet correspondant à la mise en œuvre du transfert ». Dans son avis, le régulateur attirait l'attention sur les conséquences financières indirectes liées à « la démutualisation » en raison de la fin de « l'unicité de la gestion ». Cela doit engendrer « des pertes d'économies d'échelle ». « En cas de désaccord sur la fixation du montant de la transaction financière, les parties peuvent saisir pour avis une instance dont la composition est définie par arrêté des ministres chargés des transports, de l'économie et du budget », est-il proposé. ■

Concurrence • Intercités

Vers une relance de l'appel d'offres pour l'exploitation des lignes Intercités Nantes - Bordeaux/Lyon

L'appel d'offres est déclaré « sans suite ». L'État se donne le temps de relancer la procédure.

Laurent Charlier

L'État, autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire (TET) a déclaré « sans suite », le 17 décembre 2020, l'appel d'offres lancé de la mise en concurrence des grandes lignes Nantes - Lyon et Nantes - Bordeaux. La SNCF restait seule en lice alors que les opérateurs alternatifs Arriva, Transdev et Régiorail avaient jeté l'éponge au cours du deuxième semestre 2020. Dans une analyse parue dans *La lettre ferroviaire* n°254 du 15 décembre 2020, nous rapportons le constat d'une procédure déséquilibrée aux yeux de bon nombre d'experts engagés dans cette procédure et qu'une voie de sortie pouvait être rebâti un appel d'offres davantage gagnant-gagnant. « L'État examinera les conditions d'une relance de la procédure de mise en concurrence, dès lors qu'il disposera d'une visibilité claire sur l'issue de la crise sanitaire ». Autrement dit, la consultation ne serait probablement pas réengagée avant l'automne 2021, voire 2022, année au cours de laquelle le contrat de concession issu de la procédure abandonnée aurait dû entrer en vigueur sur le terrain. Si la SNCF déplore cette décision, elle affirme être prête à répondre à l'appel d'offres refondé, une fois celui-ci élaboré. « Ce qu'avec mon équipe nous avons construit, c'est bien plus qu'une réponse à un cahier des charges, c'est une *start up* dans la SNCF, c'est la transformation d'un modèle ferroviaire, c'est



Laurent Charlier

une nouvelle expérience pour les clients, c'est une nouvelle relation de partenariat avec les territoires traversés », fait valoir sur LinkedIn Isabelle Garcia, directrice appel d'offres au sein de SNCF Voyageurs. « Bonaly [Bordeaux Nantes Lyon] revivra ! », croit-elle. Quant aux opérateurs alternatifs, nonobstant quelques ajustements dans la future procédure – notamment concernant les garanties demandées et leur financement – certains sont d'ores et déjà prêts à concourir à nouveau. Pour l'heure, la convention d'exploitation 2016 22020, signée le 24 février 2017 et attribuée directement par l'État à la SNCF en vertu du règlement européen n°1370/2007, est arrivée à son terme. Dans le communiqué du 17 décembre, le ministère chargé des Transports annonce que « la convention [...] sera reconduite avec la SNCF ». On pourrait ajouter qu'elle le sera selon le principe de l'attribution directe avec une possibilité de mise

en concurrence des services TET. *In fine*, malgré le calendrier bousculé, « sans attendre, l'État mettra en œuvre une amélioration sensible du service ferroviaire de ces deux lignes ». En tout état de cause, à l'échéance initialement visée de 2022, l'État rassure les clients et les collectivités locales en confirmant l'accroissement de la desserte Nantes - Bordeaux et Nantes

La consultation ne serait probablement pas réengagée avant l'automne 2021, voire 2022, année au cours de laquelle le contrat de concession issu de la procédure abandonnée aurait dû entrer en vigueur sur le terrain.

- Lyon, respectivement avec quatre allers-retours quotidiens au lieu de trois et trois rotations au lieu de deux. Le tout assuré au moyen des nouvelles rames Coradia Liner d'Alstom, financées par l'État et livrées. ■

Transport combiné • Développement

Froidcombi ajoute un aller-retour entre Avignon, Valenton et Dourges

Froidcombi conforte son offre en créant un nouveau train. À moyen terme, de nouveaux wagons seront déployés.

Laurent Charlier

Froidcombi va lancer un troisième train, le 1er février 2021, entre Avignon, Valenton, au sud de Paris, et Dourges, près de Lille. Initialement prévu au printemps 2020, ce démarrage a été reporté en raison de la crise sanitaire de la COVID-19. Grâce à un prend-laisse « technique » de wagons sur le terminal multimodal francilien, cette nouvelle rotation quotidienne (cinq jours par semaine, du lundi au vendredi) renforce les deux services historiques quotidiens Avignon - Valenton et Avignon - Dourges. Notons que Froidcombi ne commercialise aucun transport entre Valenton et Dourges. L'opérateur achemine annuellement 40 000 unités de transport intermodal (UTI) et en attend 15 000 de plus grâce à ce nouveau train. Depuis le changement de service de décembre 2020, la traction l'ensemble des trains est assurée par VFLI, devenu Captrain France au 1er janvier 2021.

UNE OFFRE DE NICHE À DESTINATION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

« 100 % de nos clients sont routiers et non chargeurs », explique Rémy Crochet, PDG de Froidcombi, « nous nous concentrons sur le ferroviaire et nous n'organisons pas de pré-, ni de post-acheminement ». Ce positionnement prévaut depuis la création de l'entreprise en décembre 1997. « Nous sommes opérateur ferro-



Maxime Delaplace

Le 7 janvier 2021, sur le chantier multi-technique (CMT) de Valenton, Captrain France (ex-VFLI) a placé la BB 27112 en tête du train Froidcombi n°50045 à destination d'Avignon. Les essais de frein sont en cours. Ce train roule à la vitesse maximale de 140 km/h.

viaire, mais routier dans l'âme », résume Rémy Crochet. « Nous sommes dans le sur-mesure et non dans l'industrialisation », souligne-t-il. Rappelons que Froidcombi est né de la reprise (en mars 1998) de l'offre Chronofroid créée par la SNCF en mai 1988 avec le lancement d'un transport de caisses mobiles frigorifiques entre Avignon et Valenton à 140 km/h. D'autres services ont ensuite été lancés, dont certains à la vitesse maximale de 160 km/h. Froidcombi est détenu à 49 % par le groupe SNCF et à 51 % par les transporteurs et logisticiens ID Logistics (initialement La Flèche Cavaillonnaise, dont le rapprochement avec ID Logistics date de 2004) et STEF (25,5 % chacun). La relation commerciale est alors

passée du chargeur au transporteur, avec un positionnement fort sur le marché des produits périssables sous température dirigée – 99 % des chargements sont des caisses mobiles de 45 pieds, dont des frigorifiques de par l'héritage de l'entreprise rappelée ci-dessus – et une diversification sur le transport « urgent » de messagerie, du e-commerce ou de l'industriel (fret retour). Les trains de Froidcombi sont aujourd'hui tous exploités à 140 km/h avec, en tant que candidat autorisé, une maîtrise de bout en bout de l'achat des sillons ceci afin de garantir leur qualité notamment en termes de vitesse moyenne. « La ponctualité à l'arrivée est le paramètre essentiel pour que ces produits puissent être redistribués dans les



Laurent Charlier

une particularité liée à la grande distribution que sert les clients de Froidcombi : « d'une manière générale, les centrales d'achats commandent tardivement, nous validons nos réservations de capacité à 15 h, et, pour le marché du frais, les unités intermodales nous sont déposées dans le dernier quart d'heure », constate l'opérateur

temps », note Rémy Crochet, tout en mettant en évidence que « Cette offre s'adresse aux transporteurs routiers à la recherche de délais identiques à la route ». Froidcombi affiche ainsi un taux de 96 % de mise à disposition avec moins de 30 minutes des unités intermodales à ses clients. Cette attention

portée à la qualité de service paye auprès des transporteurs routiers très soucieux du respect des délais pour leurs propres clients notamment de la grande distribution. Ainsi, depuis 22 ans, Froidcombi compte des clients réguliers comme ID Logistics, Promodal, Transalliance, Geodis ou la Société

des transports hellemmois (STH). « 96 à 97 % de nos clients sont fidèles », se félicite Rémy Crochet, « c'est le fruit d'un travail commercial sur la durée ». « C'est cet engagement associé à une diversification du portefeuille de clients qui permet aujourd'hui à Froidcombi de proposer un nouveau train », complète Nadia Rocheta, directrice développement et marketing.



Maxime Delaplace

TROISIÈME TRAIN : SOUPLESSE ET NOUVELLES PERSPECTIVES

Pour les clients, ce nouveau train va au-delà d'un apport de capacité supplémentaire entre Avignon et Valenton d'une part et Avignon et

Premier train Froidcombi ME140 n°50045 Valenton - Avignon du service annuel 2021, dont la traction est assurée par VFLI (devenu Captrain France au 1^{er} janvier 2021). Parti le 14 décembre 2020 en soirée, le convoi, tiré par la locomotive BB 27116, marque un arrêt vers 2 h, le 15 décembre, à Lyon Perrache, afin de permettre la relève du conducteur.

Dourges d'autre part. Le positionnement horaire de l'ensemble des trains offre, selon les cas de figure, un « plan B » en cas de difficultés pour déposer et charger à l'heure une unité intermodale. Au départ d'Avignon, si une tournée routière prend du retard et dépasse l'heure limite de remise pour Valenton de 16 h 30, la prise en charge de la caisse mobile dans le deuxième train jusqu'à 19 h 45 évite d'attendre 24 heures le départ suivant. L'horaire limite de remise de 16 h 30 à Avignon permet une mise à disposition à Valenton à partir de 3 h 30 au lieu de 4 h 30 jusqu'alors. Ces deux horaires confèrent au rail-route un avantage compétitif face au camion de bout en bout, pour desservir le Marché International de Rungis. Quant à l'arrivée à Dourges, l'heure de mise à disposition par rapport au train existant est avancé de 30 minutes (6 h au lieu de 6 h 30). La nouvelle offre renforcée et les arrivées au petit matin à Valenton pour 3 h 30 et 4 h 30 en jour B, donnent à Froidcombi la possibilité de « re-développer la desserte de Rungis et de capter des marchés dans une aire de chalandise très large, de Paris à la Normandie, la Belgique, les Pays-Bas ou le Royaume-Uni », fait valoir Rémy Crochet. Au sud, le *hub* avignonnais de l'opérateur reçoit des caisses mobiles en provenance tant des environs – le



Vue générale du chantier multi-technique (CMT) d'Avignon géré par Novatrans et desservi par Froidcombi, T3M et Novatrans. De droite à gauche, les cours n°1 et 2 dotées chacune de deux portiques de manutention, deux bandes de stockage, deux bandes de circulation routière et deux voies ferrées (respectivement les voies V134 et V132 de 365 mètres et V130 et V128 de 335 mètres). La cour n°3, desservie par deux autogrues, comprend 5 voies ferrées plus une sixième vide pour garage, qui va servir à la formation du nouveau train Froidcombi. Une septième voie est présente au sud, mais elle est très courte et forme un « S ». La configuration du chantier impose un traitement des différents trains par coupons (par deux pour Valenton et par trois pour Dourges). Ceux-ci sont manoeuvrés et positionnés par un locotracteur Y8000, rejoint par un deuxième pour répondre à l'accroissement de la charge généré par le nouveau train Froidcombi.

marché d'intérêt national de Châteaurenard, par exemple, près duquel Froidcombi vient d'ailleurs d'installer son siège (28 septembre 2020) – que de la zone portuaire marseillaise, mais aussi de Nîmes ou de Perpignan. « Tous les jours, un de nos clients charge à

L'opérateur possède quelques unités de 45 pieds à ses couleurs à des fins de dépannage et de promotion de l'offre.

Perpignan Saint-Charles International vers 14 h, dépose sa caisse mobile à Avignon, laquelle arrive sur la plateforme Delta 3 de Dourges le lendemain à 6 h, et poursuit par la route jusqu'en Grande-Bretagne, destination finalement atteinte dans l'après-midi », cite Rémy Crochet comme exemple de flux. Notons par ailleurs une particularité liée à la grande distribution que servent les clients de Froidcombi : « d'une manière générale, les centrales d'achats commandent tardivement, nous validons nos réservations de capacité à 15 h, et, pour le marché du frais, les unités intermodales nous sont déposées dans le dernier quart d'heure », constate l'opérateur.

UNE « ENTREPRISE DE SERVICE »

Rémy Crochet qualifie Froidcombi d'entreprise de service. « Nous ne proposons pas d'offre globale »,

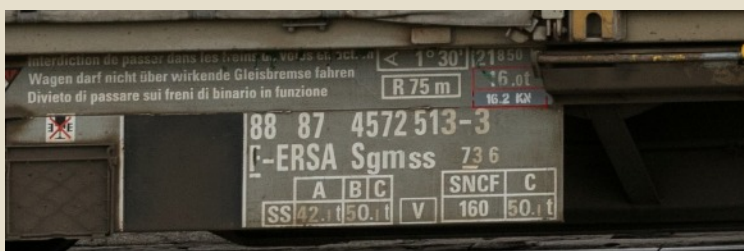
Suite page 16



Froidcombi, seul opérateur de transport combiné à mettre en œuvre des trains à 140 km/h.



Froidcombi a hérité de la SNCF et de l'activité Chronofroid – elle-même issue de l'expérience des trains *Provence, Aquitaine* et *Roussillon Express*, ce dernier ayant été le premier à rouler entre Perpignan et Rungis (ouvert en mars 1969) à 140 km/h à partir de 1971 – l'expertise d'organiser des circulations à la vitesse de 140 km/h et même à 160 km/h jusqu'en décembre 2009. SNCF Réseau (ex-RFF) a en effet proposé à Froidcombi des sillons ME 140 en lieu et place des MV 160, à partir du service annuel 2010. Le train Avignon - Dourges, dernier service exploité à 160 km/h par Froidcombi, passe alors dans la catégorie des ME 140, comme l'Avignon - Valenton. Au regard du modèle économique actuel du transport, une vitesse maximale de 140 km/h constitue une équation équilibrée entre coût, capacité et marché. Rémy Crochet, PDG



Laurent Charlier

Photo d'un wagon plat Sgmss S73 au parc d'Ermewa (ERSA) conçu pour une vitesse maximale de 160 km/h. Ces wagons sont équipés de bogies Y37B sont les essieux sont dotés chacun de deux freins à disques. La traverse de tamponnement comprend, outre la conduite générale de frein (CG), une conduite principale de frein (CP), aujourd'hui inutilisée pour la circulation à 140 km/h. Ces wagons ont été construits à 130 exemplaires à partir de 1988. La manette de changement de régime de freinage comprend une troisième position R correspondant au frein voyageurs à haute puissance. Les deux autres positions sont classiques : G pour marchandises (Güterzug) et P pour voyageurs (Personenzug).



Laurent Chartier

de Froidcombi, rappelle que circuler à 160 km/h limite les convois en termes de longueur et de tonnage. Dans les faits, à 160 km/h, compte tenu des contraintes techniques d'exploitation (freinage), le convoi était limité à 550 mètres de long pour 1 100 tonnes. Alors qu'à 140 km/h, la longueur est

Au regard du modèle économique actuel du transport, une vitesse maximale de 140 km/h constitue une équation équilibrée entre coût, capacité et marché.

portée à 750 mètres avec 1 600 tonnes. « Le Valenton - Avignon atteint ces limites presque tous les jours », confie-t-on chez le tractionnaire Fret SNCF, en charge des trains Froidcombi jusqu'en décembre 2020 (VFLI, devenu Captrain France le 1er janvier 2021, a désormais pris le relais). Il devenait difficile d'obtenir des sillons de qualité en MV 160 et, en tout état de cause,

« c'était en inadéquation avec les coût ». La vitesse maximale de 140 km/h est un avantage compétitif à la condition d'être associée à un sillon de qualité ainsi qu'à une prise en charge efficace des trains sur les chantiers multimodaux de départ et d'arrivée. La vitesse moyenne des convois ou encore la garantie d'une continuité de circulation notamment en cas de travaux sur le réseau (solutions de détournement) apparaissent sensibles pour Froidcombi (et l'ensemble des opérateurs de transport combiné par ailleurs). Circuler à 140 km/h

requiert en outre des wagons adaptés en ce qui concerne le freinage, par exemple. Loué auprès d'Ermewa, le parc actuel de Froidcombi comprend notamment des wagons plats Sgkmmss aptes à 140 km/h et des Sgmss S73, qui assuraient les services à 160 km/h, vitesse aujourd'hui ramenée à 140. Les rames aujourd'hui en circulation incorporent des wagons 140 km/h et des S73

ex-160 km/h « placés dans un certain ordre afin de disposer d'une plus grande masse freinée et ainsi d'être en mesure d'augmenter les tonnages », souligne-t-on. « Le MV 160 devait avoir la conduite principale de frein (CP) branchée pour circuler à 160 km/h, mais ce n'est pas ce qui favorisait le freinage haute puissance. Les wagons dont la vitesse limite (VL) est de 140 km/h ne possèdent que deux positions de freinage – voyageurs (P) ou marchandises (G). Les S73 possèdent une troisième position dite R, correspondant au freinage à haute puissance. Ces wagons, incorporés sur cette position R dans les ME 140, freinent 1,3 fois leur masse sur rail. La CP était obligatoire pour que les réservoirs auxiliaires (RA) soient continuellement alimentés en air dès qu'une dépression était effectuée dans la conduite générale de frein (CG), ce qui n'est pas le cas des circulations à VL 140 ou moins. La réalimentation des RA est effectuée par celle de la CG. De toute façon, les wagons VL 140 ne disposent que de la CG ». Froidcombi travaille aujourd'hui à la conception d'un nouveau wagon plus performant, adapté à ces services à 140 km/h. ■

La vitesse maximale de 140 km/h est un avantage compétitif à la condition d'être associée à un sillon de qualité ainsi qu'à une prise en charge efficace des trains sur les chantiers multimodaux de départ et d'arrivée.

Hugo Marybrasse



2020 : la traction des trains Froidcombi en photo

Le 20 mars 2020, en plein confinement lié à la COVID-19, la locomotive électrique BB 26212 Fret SNCF quitte le terminal de Valenton pour Avignon avec le ME140 n°50045 constitué de 41 véhicules formant une rame de 724 mètres et 1 414 tonnes.

En décembre 2020, le train 50024 à destination d'Avignon-Champfleury est prêt au départ à Dourges Delta 3. La tête du faisceau étant électrifiée, la locomotive électrique BB 26066 de Fret SNCF prend directement en charge le convoi. À Avignon-Champfleury, un locotracteur Y 8000 assurera la manœuvre de ce train jusqu'au terminal, en plusieurs coups.



Emerick Quinoneiro



Le train 50024 à destination d'Avignon-Champfleury est le même que celui en photo ci-dessus. Parti de la plateforme de Dourges, il est ici arrêté quelques kilomètres plus loin, en gare d'Arras, afin de laisser passer un TER des Hauts-de-France en direction d'Amiens.

Emerick Quinoneiro



Laurent Charlier

Suite de la page 12

insiste Rémy Crochet, tout en rappelant que les clients de l'opérateur sont des transporteurs routiers. Froidcombi commercialise des prestations « annexes » comme vérifier le fonctionnement correct des groupes de froid et leur niveau en carburant etc. Dans les trois terminaux multimodaux desservis (agences d'Avignon, Dourges et Valenton), Froidcombi dispose de son propre personnel qui œuvre pour que lors de la « RAT [reconnaissance de l'aptitude au transport] », « tout soit en ordre et que chaque caisse mobile puisse partir ». Froidcombi dispose d'une astreinte 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, afin d'assurer le suivi des sillons et des trains, et d'informer les clients de toute difficulté. Quant aux unités intermodales, nombre de transporteurs les ont digitalisées, permettant le suivi par leur soin de différents paramè-

Dans les trois terminaux multimodaux desservis (agences d'Avignon, Dourges et Valenton), Froidcombi dispose de son propre personnel qui œuvre pour que lors de la « RAT [reconnaissance de l'aptitude au transport] », « tout soit en ordre et que chaque caisse mobile puisse partir ».

tres tels que la température pour les caisses frigorifiques, par exemple. Notons que les unités intermodales chargées sur les trains appartiennent aux clients. Froidcombi n'a pas vocation à proposer un parc à ses clients. L'opérateur possède toutefois quelques unités de 45 pieds à ses couleurs, disposées dans les trois agences, afin de les louer pour palier tout incident ou panne qui pourrait affecter en dernière minute une caisse mobile. Ces unités intermodales de réserve sont également utilisées à des fins commerciales afin de convaincre des prospects en leur permettant de tester la solution rail-route Froidcombi.

DE NOUVEAUX WAGONS POUR PLUS DE PRODUCTIVITÉ

Froidcombi souhaite moderniser l'ensemble de son parc de wagons plats porte-conteneurs et caisses

mobiles. L'opérateur travaille avec différents loueurs afin d'élaborer le cahier des charges et de construire un prototype avant de passer commande. Ce projet constitue un défi, car il n'existe pas de tels wagons « sur étagère » chez les constructeurs européens. Les acteurs travaillent en étroite collaboration avec l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) afin de mieux définir par anticipation les attentes en matière de sécurité et ainsi optimiser le processus d'autorisation de mise sur le marché (AMM). L'objectif est de gagner de 5 à 8 % de capacité à format constant en réduisant la longueur hors tout des wagons et leur tare. Cette innovation doit autoriser l'ajout *in fine* d'un à deux wagons supplémentaire par train. Le besoin est de six rames, complétées par un volant de wagons de réserve. Les premières livraisons sont attendues courant 2022. ■

La lettre ferroviaire est éditée par Editions Laurent Charlier, 196 rue de Lille, 59223 Roncq (France), tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr, www.lalettferroviaire.fr, S.A.R.L au capital de 2 000 euros, RCS Lille Métropole B 537 538 878, Siret 537 538 878 00027, APE : 5814Z.

Directeur de la publication et rédacteur en chef : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. **Publicité et abonnements :** Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. Le contenu rédactionnel est élaboré en partenariat avec le magazine britannique Today's Railways Europe (Rédacteur en chef : David Haydock, david.haydock@platform5.com), et avec la

participation de Nicolas Deldycke, Christophe Masse, Sylvain Meillasson et Ernest Noyon. ISSN 2260-4774. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse (CPPAP) : 0321 W 92216.

Toute représentation ou reproduction, intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur d'article publié, ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite (loi du 11 mars 1957, alinéa 1^{er} de l'article 40). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal. La loi du 11 mars 1957 n'autorise, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, que les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective d'une part et d'autre part que les analyses et les courtes citations dans le but d'exemple et d'illustration.