

## 10- OPPROX : La reprise ?

Posté le : 23/08/2009

Par: R & G. Claraco

Catégorie :

### C'est la rentrée, ils en ont sauté une, celle de Septembre 2008...

Début 2008, les OPPROX se sont donné le temps de souffler. Un an et demi après, c'est la rentrée. Ils en ont sauté une, celle de Septembre 2008...

Qu'ont pu observer les chargeurs ?

Effectivement ils ont subi de nombreux contacts dans le cadre des études confiées au pilotage des Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie.

Etudes qui, nous l'espérons, sont recoupées au niveau national car, si chaque zone locale veut organiser un trafic, il faut trouver un récepteur ou un émetteur distant capable d'assurer la prestation ferroviaire complémentaire à l'autre bout de la chaîne transport.

Donc l'organisation de ce dispositif est le suivant :

Zone d'action	Client sachant organiser un train complet sur un destinataire unique embranché	Client disposant d'un trafic massifié à courte distance	Trafic diffus réorganisé par un Opprox
Zone locale de proximité organisant le trafic		Traitement possible par l'Opprox si elle dispose de moyens adaptés	Traitement de la massification par l'Opprox si les conditions techniques et économiques sont présentes
Traction longue distance par entreprise ferroviaire	Intervention de la seule entreprise ferroviaire longue distance	Possibilité de traitement classique par un opérateur national sans en référer à une opprox	Intervention pour la traction longue distance d'un opérateur national
Zone locale de proximité distante			Traitement de la livraison par l'Opprox de destination si il existe et si les conditions techniques et économiques sont présentes
Pertinence des Opprox	<b>NON</b>	OUI si son coût est inférieur aux coûts des entreprises ferroviaires de référence	Possible si le cumul des coûts est réaliste au regard des divers modes concurrents dont la route

A ce jour, aucun accord de prestations et de tarifications normalisées par réciprocité n'existe au niveau national. Pourtant les volumes exceptionnels des frets répertoriés permettent tous les rêves...

Forts de ces éléments, les responsables de projets cherchent une organisation réaliste pour installer une base d'exploitation dans chaque Région Française et cela dans les conditions économiques globales qui rivaliseront très facilement et sans équivoque avec le mode routier. Tous les experts en logistique, en prévision économique et les juristes, réfléchissant officiellement, garantissent la viabilité des projets.

Pour notre part, en observateurs avertis, nous attendons toujours avec impatience la réponse à cette équation. Nous avons bien noté que des engagements ont été pris avec des professionnels y compris avec un exploitant venu des Etats Unis consolider par son expérience les compétences Françaises.

Cette multiplicité de moyens destinés à consolider les réflexions Françaises auraient, nous semble t-il, du aboutir à la proposition d'un modèle économique cohérent qui serait pour nous une véritable découverte.

Loin de crédibiliser le projet, cet appel à l'aide étrangère, laisse paraître la défiance envers les capacités de réflexions du comité Français qui a en charge la promotion de cette idée magique.

En effet....même après les agapes, arrivées au bas de la nappe, les additions griffonnées avec assurances ne parviennent pas à convaincre.

Pourtant ce n'est pas faute de soutien des services de l'Etat.

En effet, dans les Préfectures, les Préfets et Sous Préfets qui représentent l'autorité compétente pour

décider de l'intervention de l'Etat sur ces dossiers sont impliqués directement. Or, ils se retranchent, quelle que soit la demande, derrière les Chambres de Commerce qui tardent à s'engager. Cette position leur permet de rester dans l'expectative sans avoir à donner l'aval qui conditionne la décision d'allouer les fonds réservés à ces expérimentations de relance du fret ferroviaire.

En cette attente, les dossiers en cours concernant le fret ferroviaire voient toute intervention de consolidation des infrastructures ferroviaires gelées. Pourtant ces menus budgets permettraient à des opérateurs classiques d'assurer à nouveau les dessertes ferroviaires qui n'imposent aucune mise en œuvre complexe et onéreuse d'un Opérateur de Proximité (Opprox).

Ces dessertes abandonnées par la SNCF qui les assurait péniblement sont d'un intérêt certain pour d'autres opérateurs appliquant des méthodes d'allocations de moyens et d'organisation très différentes. En effet, les entreprises candidates ne courent pas sous les charges de structures qui sont propres à une entreprise importante comme la SNCF et proposent des niveaux de services à des conditions tarifaires normales qui sont équivalente aux tarifs des routiers.

Ces attermolements organisés faussent manifestement la libre concurrence en interdisant les interventions d'acteurs alternatifs à Fret SNCF. Veolia Cargo en a tiré les conséquences et jette, dès cette année, l'éponge en se retirant du Fret ferroviaire.

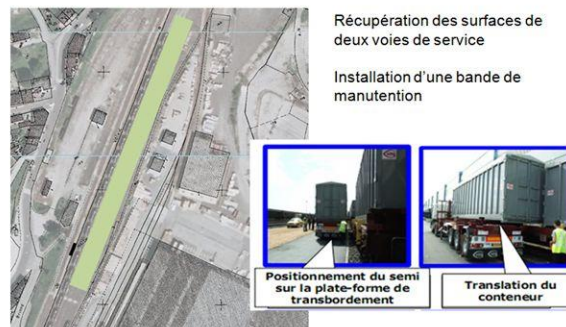
Pour être très concrets des trafics sont pris en exemple :

En Région Auvergne, plus de 300.000 tonnes de fret pour lesquelles les chargeurs ont signé des engagements restent sur la route car la Préfecture attend la réponse improbable de l'Opprox Auvergne non encore constituée. Cette réponse conditionne le déblocage d'une enveloppe de 5 millions d'euros pour remettre Volvic - Lapeyrouse en exploitation fret. Cette enveloppe ne représentera que les carences de l'Etat et de RFF qui ont abandonné tout entretien depuis des lustres et rendu cet itinéraire impraticable.

Après le rattrapage d'entretien, dû aux Auvergnats au nom de l'équité et de l'aménagement du territoire, viendra le temps de proposer un mode de financement du maintien en état convenable de l'infrastructure ferroviaire.

Là, d'une part, le Président du Conseil Général du Puy de Dôme, s'est personnellement engagé à consolider cette opération en allouant à l'infrastructure ferroviaire, le budget d'entretien économisé par le report sur le train des trafics routiers actuels.

### Rockwool St Eloy les Mines



D'autre part, il n'est pas indécent de prétendre partager les recettes de la facturation générée par ces trafics chez RFF.

Pour faire simple, s'il est tenu compte d'une recette de 1€ du kilomètre sur le kilométrage global généré chez RFF par les trains issus de la ligne Volvic - Lapeyrouse et poursuivant leur service sur le réseau principal de RFF, cette recette serait annuellement de 100.000 € et pourrait être triplée après mise en exploitation de tout le dispositif.

Il faut savoir qu'un dispositif simple, exploité directement sans Opprox, permet de comprendre qu'une taxation complémentaire des trafics sera objectivement dégagée dans un tarif compétitif et permettra d'équilibrer les frais d'entretien courants de la voie.

LUNDI 4 AOÛT 2008 - 05:04

**Attention, un bus peut cacher un train !**

 [Trian Volvic Lapeyrouse](#)

**R**ouvrir la ligne ferroviaire Lapeyrouse-Volvic ne coûterait pas 44 millions d'euros mais 16 millions d'euros. L'étude commandée par la SMAD des Combrailles promet déjà quelques surprises.

Et si rouvrir la ligne ferroviaire entre Lapeyrouse et Volvic ne coûtait pas 40 millions d'euros mais 16 millions d'euros ?

Et si en proposant des lignes de bus desservant les gares et en améliorant l'adéquation des horaires des trains et des besoins des usagers, la fréquentation de la ligne était nettement meilleure que ce qu'elle était ?

Et si les entreprises des Combrailles étaient intéressées par un fret ferré ?

Avec des "si", on mettrait Paris en bouteille ! Sauf que, les élus du Syndicat mixte d'aménagement et de développement des Combrailles (SMADC) sont en passe de faire sauter tous les « Si ». Marqués par la fermeture de la ligne en décembre 2007 et sensibilisés aux problématiques des déplacements sur le territoire par le SCOT (schéma de cohérence territoriale) en cours d'élaboration, ils ont commandé une étude de valorisation du transport ferré en Combrailles au cabinet ariégeois Claraco. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que, même si elle n'est pas terminée, ses conclusions risquent de faire un peu de bruit.



Dans ce cas d'espèce, l'Opprox n'est pas du tout pertinente sur ces envois de 600 tonnes nettes minimum d'embranchement à embranchement. L' Opprox est d'autant moins pertinente que la configuration géographique de la ligne demande une exploitation par de vrais moyens matériels et humains comme en France seuls la SNCF, ECR, COLAS RAIL savent mettre à disposition. Moyens dont à l'évidence ne disposera jamais un opérateur de proximité institué sur une base économique fragile.

Les accords pris identifient les partenaires et confirment que tout Opprox serait assisté par la SNCF au niveau des moyens. Là encore, il disposera au mieux du reliquat de locomotives dont la démolition a été différée car cette affectation lucrative devrait avoir pour garantie le contribuable qui paie toujours les errements.

En vue de ces missions, des locotracteurs SNCF vont être disponibles ainsi que bon nombre d'engins diesels de moyenne puissance (BB 63000). Toutefois les dégâts provoqués par des garages prolongés ont entamé durablement leur fiabilité.

Pour cela, préalablement à leur mise à disposition sur le terrain, ils devront faire l'objet d'une facturation de mise à niveau permettant aux ateliers SNCF de bénéficier d'une manne providentielle.

Ce n'est pas demain que les G1200 neuves seront engagées sur des Opprox en étant garanties non pas par une gestion financière et technique de professionnels mais sur une simple idée généreuse.

Si du matériel neuf avait pu être financé sur des scénarios Opprox, SNCF se serait empressé d'intervenir avec VFLI pour capter le marché, comme elle sait si bien le faire dans de telles configurations.

Tel est déjà le cas sur les niches rémunératrices. Pour exemple il suffit de voir ce qui se passe sur les Chemins de Fer des Landes, ainsi qu'à Artix ou encore sur le Port de La Rochelle, le Port du Havre, ou chez HBL... Que restera t-il donc aux Opprox... Les marchés où la collectivité devra assurer la garantie financière.

Donc ces projets Opprox doivent se contenter d'une voie bien fragile pour démarrer. Ils doivent montrer un avenir très incertain justifiant un subventionnement que devra approuver l'Europe.

Pourtant c'est si simple de voir sans aller aux Amériques des Opprox qui fonctionnent



## 15 jours en ligne

> FERROVIAIRE

### Quand les départements s'unissent pour suppléer Fret SNCF

**A**vis aux collectivités ! Il existe une alternative publique au groupe SNCF pour les dessertes locales de marchandises. A l'heure où les premiers trains privés arrivent en France, l'événement est passé inaperçu. Depuis le 2 mai, une régie départementale assure la traction de trains de marchandises à la place de Fret SNCF sur la ligne Cazouls-les-Béziers-Collioure : une infrastructure de 12 petits kilomètres qui alimente deux terminaux embranchés, l'un pour Saint-Gobain, l'autre pour un producteur de vin, Trilles. Aujourd'hui, les deux locotracteurs Fauvel-Girel et les deux agents de conduite qui occupent cette ligne appartiennent à la RDT13, la Régie départementale des transports des Bouches-du-Rhône. Cette subsistance des anciens chemins de fer départementaux est aujourd'hui propriétaire de trois lignes (Barbantane-Plan d'Orgon, Arles-Fontvieille, dite ligne des Alpilles, et Pas-des-Lanciers/la Médé autour de Marignane) qu'elle exploite elle-même avec 5 locomotives et 9 locotracteurs.

C'est donc cette respectable entreprise publique fondée en 1913 – également à la tête des Cars Treize – qui a volé au secours d'un autre réseau départemental, les Chemins de fer de l'Hérault. A l'instar des Bouches-du-Rhône, le département languedocien est propriétaire depuis 1876 d'un petit réseau ferré. Depuis 1968, il n'a conservé qu'une ligne de 12 km, celle de Cazouls à Collioure, en confiant la prestation ferroviaire à la SNCF. Mais l'an passé, les conséquences de la restructuration de Fret SNCF ont plongé dans les affres le responsable de ce réseau qui a accueilli jusqu'à 75 000 tonnes de fret par an : comment faire face à une

augmentation progressive des tarifs de traction qui, à compter d'avril 2005, iminent jusqu'au quadruplement ? Conseillé par le cabinet Claraco, Francis Tichit, le responsable des chemins de fer de l'Hérault, a soumis plusieurs scénarios aux élus du département : faire appel à VFLI, à CFTA ou monter une régie départementale. Filiale de la SNCF, VFLI avançait un prix jugé peu compétitif, CFTA avait le désavantage d'appartenir à Connex, ce qui aurait certainement suscité une levée de bouclier des syndicats che-

m i n o t s .

Restait la régie, apparue comme la solution la plus économique. Mais difficile d'en constituer une au pied levé. D'où l'idée de susciter la candidature de la RDT13. Laquelle a obtenu pour six mois le marché de la traction et celui de l'entretien de la ligne : une belle affaire pour l'Hérault, qui réalise une économie d'au moins 40 % sur les tarifs de la SNCF.

La passation de pouvoir n'est pas allée sans chicaneries de la part de la SNCF. Celle-ci demandait que les conducteurs de RDT13 suivent, comme pour tout nouvel entrant, une formation de plusieurs mois pour rouler sur les 506 mètres du réseau RFF, là où s'effectue la livraison des wagons. Du coup, l'entrée en exploitation de la régie des Bouches-du-Rhône, prévue pour le 1<sup>er</sup> avril, a été retardée d'un mois. Mais la solidarité entre départements a joué. Les Bouches-du-Rhône ont fait cadeau du premier mois qui n'a pas été facturé. Un geste très

apprécié tout comme la modification statutaire de la RDT13, qui a permis à cet EPIC de soumissionner hors de ses frontières. Une première qui pourrait bien ouvrir aux régies départementales le marché des dessertes terminales. Déjà, une coopérative agricole de la Vienne se serait montrée intéressée par le pragmatisme des Chemins de fer de l'Hérault. En attendant, la RDT13 prépare son implantation durable dans le paysage biterrois. L'Hérault devrait lancer un marché d'une durée de cinq ans, qui impliquerait

l'embauche par le prestataire de trois à quatre personnes sur la place. La RDT13 envisagerait alors de recourir à des 63000

– en cours de remotorisation chez Socofer, à Tours – à la place de locotracteurs. Des perspectives qui devraient entraîner un regain d'activité. « L'an passé, le trafic est tombé à 55 000 tonnes : mauvaise qualité de service, incertitudes quant à l'avenir, nos clients ont été un peu échaudés, explique Francis Tichit, qui s'est toujours battu pour maintenir sa ligne en bon état. Mais avec des machines plus puissantes nous pourrions augmenter la capacité des trains. » Saint-Gobain envisagerait d'augmenter ses approvisionnements par rail et une autre entreprise, entre Cazouls et Béziers, pourrait s'embrancher. Après la décrépitude de la SNCF, qui aurait pu penser que le renouveau du fret ferroviaire pourrait passer par d'autres entreprises publiques ?

Marc FRESSOZ

67

10 • Vie & Transports • 18/05/2005

Au sud c'est le Département de l'Hérault qui, avec de modiques budgets annuels, dispose d'une voie ferrée dont le seul entretien courant en fait l'exemple de ce qui aurait dû se faire ailleurs. Son responsable a même été invité à présenter ses méthodes chez RFF.



Les Chemins de Fer de l'Hérault, mis en contact avec ECR par le Cabinet Claraco ont amplifié leurs trafics en ouvrant même une gare bois sur cette ligne à Maureilhan.

RDT13 présent comme opérateur de desserte de l'embranchement assure les dessertes pendant que PROFFER Languedoc Roussillon cherche toujours à constituer un opérateur de proximité alternatif à ce dispositif pourtant parfait.

