

La lettre de



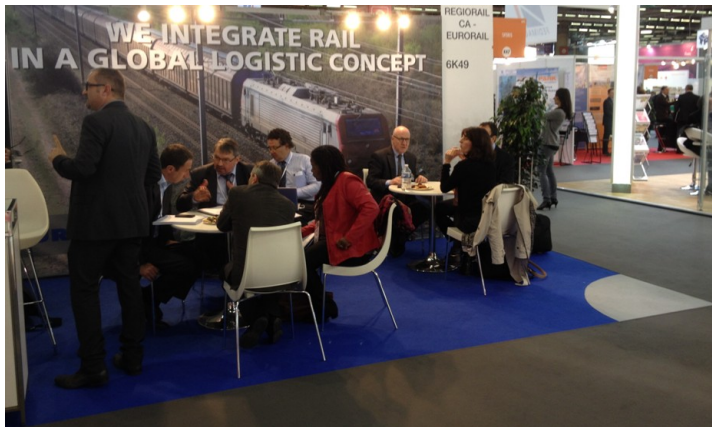
EDITION N° 5

AVRIL 2014



L' O² FP de Champagne-Ardenne

RÉGIORAIL AU SITL



Du 1er au 4 avril, les collaborateurs de RégioRail et d'EuroRail ont reçu leurs clients et de nombreux visiteurs intéressés par le déve-

loppement du transport ferroviaire de proximité.

Plusieurs questions sont revenues concernant l'état du réseau capillaire, la compétitivité du transport ferré par rapport au transport routier, les possibilités de transport combiné pour les trafics de conteneurs maritimes et de caisses mobiles et l'entretien des embranchements particuliers.

Nous apporterons des réponses à toutes ces questions dans les prochaines lettres d'information en fonction de la

mise en place progressive des différents services de RégioRail Champagne-Ardenne.

Nous avons néanmoins noter que les donneurs d'ordre champardennais n'étaient pas venus en nombre, mais nous restons persuadés que les chargeurs régionaux trouveront un intérêt dans ce mode de transport pour améliorer les performances de leur chaîne logistique.

L'EMBRANCHEMENT PARTICULIER

Nous consacrons ce premier article à l'embranchement particulier, (EP) élément technique indispensable pour recevoir des wagons à domicile.

L'expression « embranchement particulier » est de moins en moins utilisée, au profit d'installation terminale embranchée (ITE).

C'est une voie ferrée desservant une usine, un entrepôt, une zone industrielle ou une zone portuaire, à partir d'un réseau ferroviaire principal afin de permettre le transport des marchandises sans rupture de charge.

Une partie de l'ITE est la propriété de l'entreprise qui doit en assurer l'entretien.

Une ITE comprend deux parties :

la première est constituée essentiellement d'un appareil de voie et d'une courte longueur de voie jusqu'à la limite des emprises du chemin de fer ; elle est la propriété du gestionnaire du réseau et

peut comprendre des installations de signalisation

la deuxième partie, située dans le prolongement de la précédente, peut comprendre des installations de sécurité ainsi qu'une longueur de voie variable, de quelques dizaines de mètres pour les ITE les moins performantes à plusieurs kilomètres dans le cas de certaines installations. Cette partie est munie d'un dispositif de protection des voies principales pour éviter qu'une circulation en dérive puisse accidentellement emprunter les voies principales.

Ce système est, dans la plupart des cas, constitué d'une aiguille donnant sur une voie en impasse, ou d'un dispositif de déraillement (taquet ou aiguille).

En général, elle est équipée de systèmes de manutention (sauterelles, grues, quais, portiques, silos, fosses, etc.) et, selon son importance, peut être dotée de moyens de traction internes (locotracteurs, ca-

bestans, etc.).

Pour accéder à une ITE, l'entreprise ferroviaire qui assure la desserte doit respecter les règles particulières d'accompagnement des mouvements prescrites par les consignes locales d'exploitation

Les utilisateurs peuvent être :

le client titulaire de la convention de raccordement avec le réseau ferroviaire national dénommé « embranché »

un client, autorisé par l'embranché, à utiliser cette ITE pour la desserte d'un sous-embranchement, dénommé « sous-embranché » ;

un client auquel l'embranché (ou le sous-embranché) a transmis l'usage des installations, dit « locataire » ou « exploitant » ;

Le trafic ferroviaire de marchandises se traite majoritairement avec de telles installations. Le transbordement restant marginal.

L'ENTRETIEN ET LA DESSERTE DE L'ITE

Le service technique de RégioRail peut organiser une expertise de votre ITE et vous aider à entreprendre les travaux de maintenance ou de remise à niveau en utilisant les services de sociétés spécialisées. Titulaire d'une licence de PGI par sa filiale Bourgogne-Franche-Comté, RégioRail est en mesure d'effectuer l'entretien de voies ferrées.

Titulaire d'une licence d'exploitation ferroviaire, RégioRail peut assurer des navettes entre les gares de triage et les ITE et toutes manœuvres sur les ITE.

CARACTÉRISTIQUES DU FRET FERROVIAIRE

Jusqu'en 2003, la SNCF dispose du monopole sur le transport ferroviaire de marchandises. Le 7 mars 2003 début de la libéralisation du transport ferroviaire pour les trafics internationaux.

Jusqu'en juin 2005, Fret SNCF est la seule entreprise ferroviaire de fret à circuler sur le réseau ferré national français. Quelques petits opérateurs existaient déjà par ailleurs sur des lignes ne faisant pas partie de ce réseau comme TPCF aujourd'hui RégioRail Languedoc-Roussignon

Depuis 2005, le nombre de transporteurs de fret a progressivement augmenté, pour atteindre en 2012 une quinzaine d'entreprises différentes détenant une part de marché proche de 25 %.

Le 31 mars 2006, les trafics nationaux sont ouverts à la concurrence,

Le fret ferroviaire est principalement réalisé en France par trains complets et secondairement par lotissement, souvent appelé « wagon isolé » ou « trafic diffus ». Le trafic est national pour un peu plus de 50 % des flux.

En 2012, le transport ferroviaire représente 32,6 milliards de tonnes-kilomètres, soit 9,6% des flux de marchandise.

La distance moyenne de transport est égale à 372 km, contre 160 par voie fluviale et 89 km par route.

La part du transport combiné de fret s'élève à 25% des flux ferroviai-

res (8,3 MdsT/Km)

Actuellement, il faut noter un retrait prononcé du transport de produits agricoles, des produits des industries extractives et de métaux et produits métallurgiques.



Traction d'un train de granulat par RégioRail Bourgogne-Franche Comté

LES TRAVAUX DE RÉGIORAIL CHAMPAGNE-ARDENNE

RégioRail Champagne- Ardenne poursuit son implantation

Depuis le début de l'année, RégioRail Champagne-Ardenne a recensé les trafics de masse et recherché des plates-formes pour le chargement de wagons de granulats.

Certains sites en Haute-Marne, dans les Ardennes et dans la Marne sont adaptés pour effectuer ces opérations de transbordement.

Plusieurs études ont été réalisées pour la desserte de chantiers en région parisienne. Les

niveaux tarifaires sont satisfaisants, il est donc probable que des navettes seront assurées au cours du deuxième semestre.

La direction technique de RégioRail a reconnu plusieurs lignes du réseau capillaire et principal pour répondre aux éventuelles demandes des coopératives agricoles pour transporter leurs flux de céréales vers les ports maritimes ou fluviaux ou assurer des tractions depuis les silos jusqu'à la gare de triage de Châlons.

De nombreuses questions ont été posées pour assurer des trafics de containers vers le port du Havre. RégioRail Champagne-Ardenne étudie la possibilité de créer un navette bi ou tri hebdomadaire vers Le Havre en recherchant une plate-forme de groupage/dégroupage des containers. Des précisions seront apportées dans le courant du mois de mai sur l'évolution de ce projet.

LE TRANSPORT COMBINÉ

Le transport combiné est un transport intermodal dont les parcours principaux s'effectuent par rail, voies navigables ou mer et dont les parcours initiaux et/ou terminaux, par route, sont les plus courts possible. Le transport combiné ferroviaire est donc un transport intermodal dont le mode principal est le rail.

Les techniques de transbordement employées sont de deux types : le levage par portique de manutention et le levage par reach stacker

En raison de l'opération de levage, on parle de manutention verticale.

Les acteurs du transport combiné :

Expéditeur/destinataire : le donneur d'ordre confie à d'autres le soin d'acheminer les marchandises à un destinataire.

Commissionnaire de transport : ayant un rôle d'organisateur et proposant à ses clients chargeurs une prestation en porte à porte et utilisant les services d'un opérateur de transport combiné.

Tractionnaire routier : effectue les opérations de pré et post acheminement

Routier entre les plates-formes de transport combiné

et les entreprises ou dépôts.

Exploitant de plate forme propriétaire des équipements de chaque plateforme rail-route qui assure en général les opérations de manutention. Il s'agit selon les plates-formes, soit d'un opérateur de transport combiné, soit d'un exploitant privé.

Entreprise ferroviaire : fournit les services de traction ferroviaire aux opérateurs de transport combiné rail-route. Ces services incluent la locomotive, le conducteur et le sillonn.

Opérateur de transport combiné rail-route : achète des trains complets au tractionnaire ferroviaire.

Vos contacts :

Eric Debrauwere
Président
Port : 06 20 74 66 01
Courriel : eric@eurorail.eu

Olivier Bligny
Directeur des Opérations et de la Sécurité
Port : 06 17 44 40 79
Courriel : olivier.bligny@cfrbfc.com

Jean-Jacques Juvien
Chargé de missions développement et marketing
Port : 06 47 97 14 00
Courriel : cgl.consulting@wanadoo.fr

