



Le transport ferroviaire de céréales

Un enjeu de développement durable et de compétitivité

Rencontre régionale Logistique Ile de France

Montreuil le 16 mars 2023



Le fret ferroviaire au sein du groupe InVivo Soufflet

- Environ **550 à 600 trains** chaque année pour environ **750/800kT** de produits transportés
- Trains complets entre 1300 et 1400 Tonnes de produits soit environ **45 camions**
- Des destinations récurrentes (les **ports maritimes** (Rouen, La Rochelle) et fluviaux)
- Des points de chargement beaucoup plus fluctuants (peu de relations régulières en dur)
- **80% des trains sont destinés au marché export**, le reste à destination de sites de transformation
- **Forte saisonnalité** , au rythme des campagnes céréalières et des aléas d'un marché mondialisé



Le transport massifié: un levier de compétitivité pour le marché export de céréales

- Le transport massifié concerne principalement des produits destinés à l'**export**
- Le marché de la céréale est un marché mondial

Prix céréales Françaises = Prix mondial = Prix FOB depuis les ports d'exportation

Ainsi, de la performance logistique dépend la rémunération de l'agriculteur, car:

$(\text{Prix départ port français}) - (\text{coût logistique d'approche}^*) = \sim \text{Prix payé à l'agriculteur}$



Le **coût transport massifié** (fluvial et ferroviaire) vers les ports conditionne la **compétitivité** de nos produits et la **rémunération** des agriculteurs



Fret ferroviaire: un enjeu de compétitivité et de développement des territoires

- Le fret ferroviaire est un transport à **fortes charges fixes (une locomotive : 3/4 M€)**
- Cela induit des **engagements significatifs des chargeurs** auprès des entreprises ferroviaires
- La compétitivité de nos produits passe par la **performance** et la **régularité** du transport
- Beaucoup de territoires dépendent du fret ferroviaire, seul mode de transport compétitif sur de longues distances
- La fermeture de lignes capillaires pose un risque de déclin économique, risque aggravé par une pénurie structurelle de chauffeurs
- Elle met aussi en risque les activités portuaires en rétrécissant l'hinterland des ports maritimes



Une compétitivité mise à mal par une sous performance chronique

- Chaque année, entre 15 et 20% des trains programmés ne sont pas réalisés
- Plus de la moitié des trains non réalisés le sont pour une cause liée à SNCF Réseau/infrastructure
- Les causes sont connues:
 - **Manque de ressources** SNCF Réseau pour tenir les postes (aiguillages, gares,...)
 - Des travaux planifiés avec trop peu **de concertation** avec les chargeurs
 - Une offre **sillons de qualité insuffisante** , le fret passant bien après le trafic voyageur



Une offre ferroviaire déséquilibrée, à l'avantage de l'est francilien *.

- Les axes les plus importants sont les axes nord-est et est (26 et 30 trains/jour), sud-est (43 trains/jour) et sud-ouest (37 trains/jour) .
- En revanche, l'axe Le Havre-Paris est un axe ferroviaire fret secondaire (15 trains/jour)
- Les contraintes de circulation de trains de fret en IdF sont liées en grande partie à l'absence de grand contournement ferroviaire à l'ouest de l'Île-de-France qui concentre le trafic de fret ferroviaire dans la traversée de la RP sur la ligne de Grande Ceinture (nord et est) et sur des axes dédiés prioritairement au trafic de voyageurs, au prix de conflits
- L' Ouest parisien est le « parent pauvre » du fret ferroviaire
- L'offre a une influence sur la demande des chargeurs et des transporteurs.

(*) données de L'institut Paris Région, déc 2021

invivo



Nos attentes

- Axe Seine: besoin d'une approche systémique du transport massifié
 - La voie d'eau et le ferroviaire doivent jouer la **complémentarité** offrir aux chargeurs des solutions en dépit des aléas (crues sur la Seine, travaux sur le réseau ferré....)
 - Les changements climatiques à venir vont impacter la gestion de l'eau et les capacités de navigation et cela doit inciter à maintenir/moderniser le réseau ferroviaire
- Performance du fret ferroviaire:
 - Des sillons en **qualité et quantité adaptées** aux besoins des chargeurs
 - Des sillons **réservés au fret** aux heures de pointe comme aux heures normales
 - Inscription du fret dans une politique de l'offre sillons et de décarbonation de la mobilité