

## RAPPORTS

Centre d'Études  
Techniques de  
l'Équipement de  
l'Ouest

Division  
villes et territoires

# *Le transport ferroviaire des céréales depuis la région Centre vers la Bretagne*

*Mars 2009*

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructure, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**



Direction régionale de l'Équipement de Bretagne

## **SOMMAIRE**

I – Le contexte de l'étude .....	3
II – Les coopératives concernées .....	3
• Le groupe GLON .....	3
• Le groupe Le Gouessant.....	4
• Le groupe COOPERL-HUNAUDAYE .....	4
III – Le transport des céréales de la région Centre vers la Bretagne.....	5
IV – L'état des infrastructures ferroviaires .....	8
V – L'évolution des conditions de transport ferroviaire des céréales .....	10
1. Le déclin du fret ferroviaire .....	10
2. L'évolution du contexte ferroviaire.....	11
3. La situation actuelle du transport ferroviaire des céréales .....	13
VI – Les pistes de développement.....	18

## **I – Le contexte de l'étude**

Le mode ferroviaire est a priori pertinent pour le transport des céréales ; son utilisation a subi d'importantes fluctuations au cours de ces 20 dernières années, liées essentiellement au niveau de service rendu par l'opérateur historique pour l'acheminement du fret.

L'objet de cette étude commandée par la DRE Bretagne au CETE de l'Ouest, est de montrer comment peut se décliner sur ce cas spécifique, la volonté exprimée par le gouvernement lors du Grenelle de l'Environnement, d'augmenter le fret ferroviaire de 25 % d'ici 2012, dans le contexte de l'évolution du marché liée d'une part à l'ouverture à la concurrence et au positionnement d'un nouvel opérateur sur ce marché des céréales (ECR) et d'autre part à l'ambition de développer le fret ferroviaire local par la mise en place de « structures nouvelles » type opérateurs ferroviaires de proximité (tel que préconisées dans les rapports Chauvineau).

Après une rapide présentation des principales caractéristiques du transport des céréales et des itinéraires empruntés entre la région Centre, la Beauce et les coopératives bretonnes, l'étude fait le point sur la situation actuelle du transport ferroviaire des céréales, sur son évolution récente et les perspectives, à partir d'entretiens avec les différents acteurs : opérateurs (SNCF et ECR), responsables logistiques des coopératives (LE GOUessant, GLON-SANDERS, COOPERL) ainsi que les chargeurs céréaliers de la région Centre rencontrés lors du suivi de l'expérimentation de mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité.

## **II – Les coopératives concernées**

Trois coopératives ont accepté de collaborer à cette étude :

- **Le groupe GLON**

Son siège social est situé à St Gérard (56). Le groupe génère 3 750 emplois directs ; le chiffre d'affaire est de 1 460 millions d'euros. Il se répartit à 58 % en nutrition animale, 37 % en produits alimentaires et 5% en génétique. Les 30 usines du groupe GLON fabriquent 3 300 000 t par an d'aliments pour animaux commercialisés sous la marque SANDERS.

En Bretagne, les usines sont situées à Lorient, Pontivy, St Gérard, Montauban de Bretagne, Guingamp et St Thegonnec.

- **Le groupe Le Gouessant**

Le groupe possède six usines d'aliments employant 686 salariés. Son chiffre d'affaire 2007 est de 438,6 millions d'euros.

980 000 tonnes d'aliments sont fabriqués annuellement.

Les usines sont situées à Lamballe (22), St Aaron (22), Montauban de Bretagne (35), Noyal (35) et St Gérard (56).

- **Le groupe COOPERL-HUNAUDAYE**

Le chiffre d'affaire du groupe est de 1 100 millions d'euros. Il emploie 2 650 salariés.

La branche « aliments du bétail » compte quatre sites de fabrication :

Plestan (22) .....	capacité annuelle de .....	750 000 t
Montreuil sous Pérouse (35) ...	capacité annuelle de.....	450 000 t
Plounerin (22).....	capacité annuelle de.....	300 000 t
Goron (53) .....	capacité annuelle de.....	50 000 t

### III – Le transport des céréales de la région Centre vers la Bretagne

La région Centre produit annuellement 9 à 10 millions de tonnes de céréales avec une fluctuation de moins de 15 % d'une année sur l'autre. 85 % de cette récolte est utilisée en dehors de la région Centre répartie en environ 1/3 vers la France, 1/3 dans l'Union Européenne et 1/3 vers les pays tiers. Il y a une dizaine d'années, 60% des expéditions se faisaient par train et 40% par la route. La proportion est aujourd'hui inversée, ce qui représente environ 3,5 millions de tonnes de céréales expédiées annuellement par fer.

Actuellement, environ 2 000 000 t de céréales sont acheminées par train, depuis le Centre et le Bassin Parisien vers la Bretagne pour approvisionner les grandes coopératives agro-alimentaires comme LE GOUESSANT, GLON SANDERS, COOPERL, NUTREA...

Les céréales sont expédiées à partir d'installations terminales embranchées (ITE) : 65 silos de 15 000 t à 60 000 t sont embranchés. Les céréales sont expédiées par trains entiers de 1 400 t constituées de wagons spéciaux appartenant à des sociétés spécialisées. Les céréaliers n'utilisent pas de wagons isolés : si les quantités à livrer sont faibles, l'expédition se fait par transport routier.

Les cartes ci-contre montrent les principales destinations des céréales expédiées depuis les six départements de la région Centre :

La Bretagne est principalement approvisionnée par l'Eure et Loir, l'Indre et Loire et le Loir et Cher.

Les deux tableaux suivants montrent d'une part l'évolution des flux ferroviaires entrant en Bretagne depuis les autres régions entre 1996 et 2006, et d'autre part l'évolution des importations par fer par type de produits.

## Le transport ferroviaire : évolution des flux entrants selon la région d'origine

(En milliers de tonnes)

Région	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Part en 2006
Centre	930	795	1 139	1 216	1 097	1 148	1 002	1 065	976	991	950	47,6%
Nord-Pas-de-Calais	68	98	91	90	71	119	196	206	235	228	231	11,6%
Picardie	107	148	159	174	247	267	213	192	209	196	133	6,7%
Pays de la Loire	266	283	284	258	281	210	269	270	167	156	120	6,0%
Basse-Normandie	31	14	24	29	69	62	53	164	75	50	102	5,1%
Alsace	118	115	97	97	100	73	87	97	113	80	90	4,5%
Lorraine	97	94	118	88	101	83	89	109	84	67	66	3,3%
Poitou-Charentes	76	99	55	44	78	87	55	125	104	13	63	3,2%
Haute-Normandie	239	200	234	200	266	213	167	180	116	84	61	3,0%
Rhône-Alpes	43	40	41	37	70	79	74	59	40	26	32	1,6%
Bourgogne	55	50	42	38	69	85	19	2	11	13	32	1,6%
Aquitaine	17	21	15	20	28	14	5	14	16	17	30	1,5%
Auvergne	32	34	31	32	33	28	40	55	45	33	30	1,5%
Champagne-Ardenne	213	348	258	165	170	340	121	53	101	46	20	1,0%
Ile-de-France	106	145	205	209	161	115	64	36	52	23	17	0,9%
Languedoc-Roussillon	15	19	12	15	23	20	18	17	24	26	11	0,6%
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	20	13	11	17	26	21	26	29	25	12	6	0,3%
Franche-Comté	7	8	9	7	10	11	8	8	13	8	3	0,1%
Midi-Pyrénées	7	22	11	16	9	3	5	4	6	2		0,0%
Limousin		3			1	1		1				0,0%
<b>Total</b>	<b>2 450</b>	<b>2 548</b>	<b>2 837</b>	<b>2 751</b>	<b>2 906</b>	<b>2 977</b>	<b>2 513</b>	<b>2 685</b>	<b>2 411</b>	<b>2 069</b>	<b>1 997</b>	<b>100,0%</b>

Sources : MEDAD/SESP base SITRA Marchandises

## Le transport ferroviaire : évolution des importations par type de produits

(En milliers de tonnes)

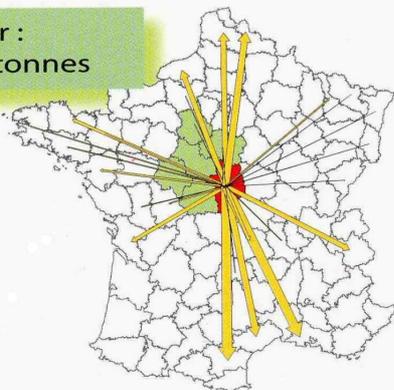
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Agricole</b>	1 068	1 020	1 272	1 302	1 404	1 779	1 475	1 597	1 187	1 136	1 010
<b>Alimentaire</b>	642	781	793	750	849	637	510	599	818	660	614
<b>Combustibles</b>	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Pétrole</b>	101	85	65	84	64	70	64	69	44	14	20
<b>Minerais</b>	30	32	30	27	34	28	32	18	7	4	2
<b>Métallurgie</b>	93	103	133	107	87	81	89	76	74	65	75
<b>Construction</b>	31	47	38	48	41	34	26	26	26	15	119
<b>Engrais</b>	272	230	208	155	170	110	84	123	91	96	93
<b>Chimie</b>	7	18	18	24	28	6	0	0	1	0	0
<b>Divers</b>	206	233	279	253	228	232	232	177	163	79	65
<b>Total</b>	<b>2 450</b>	<b>2 548</b>	<b>2 837</b>	<b>2 751</b>	<b>2 906</b>	<b>2 977</b>	<b>2 513</b>	<b>2 685</b>	<b>2 411</b>	<b>2 070</b>	<b>1 998</b>

Sources : MEDAD/SESP base SITRA Marchandises

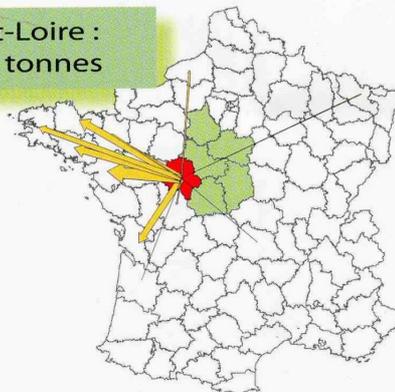
On constate donc que près de 50% des flux entrants en Bretagne viennent de la région Centre. On voit également que 50% des produits entrants en Bretagne sont des produits agricoles. Il faut également rappeler que en Bretagne le fer ne représente que à peine 5% de part modale des flux entrants et sortants.

## Les expéditions ferroviaires de céréales de la région Centre en 2003

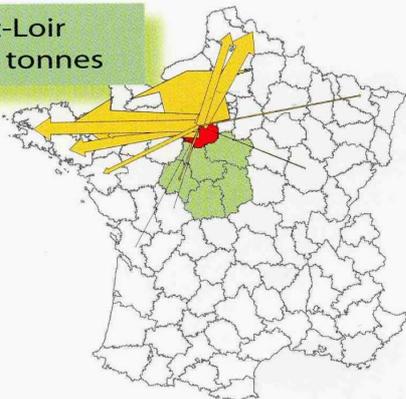
**Cher :**  
540 000 tonnes



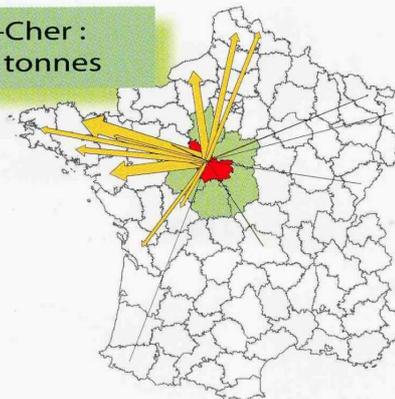
**Indre-et-Loire :**  
320 000 tonnes



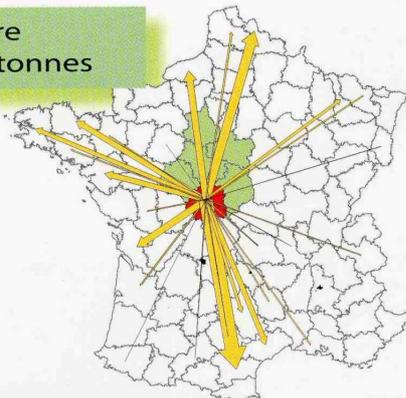
**Eure-et-Loir :**  
1 150 000 tonnes



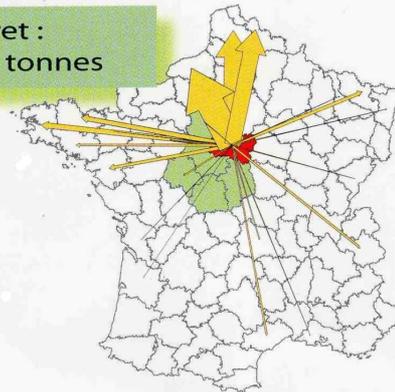
**Loir-et-Cher :**  
520 000 tonnes



**Indre :**  
600 000 tonnes



**Loiret :**  
720 000 tonnes



Source : Les flux de marchandises en région Centre

## **IV – L'état des infrastructures ferroviaires**

Le transport s'effectue depuis les silos embranchés des grands groupes céréaliers : EPIS Centre, LIGEA, AGRALYS jusqu'aux coopératives agro-alimentaires bretonnes.

La carte ci-jointe présente le type des voies sur les itinéraires empruntés.

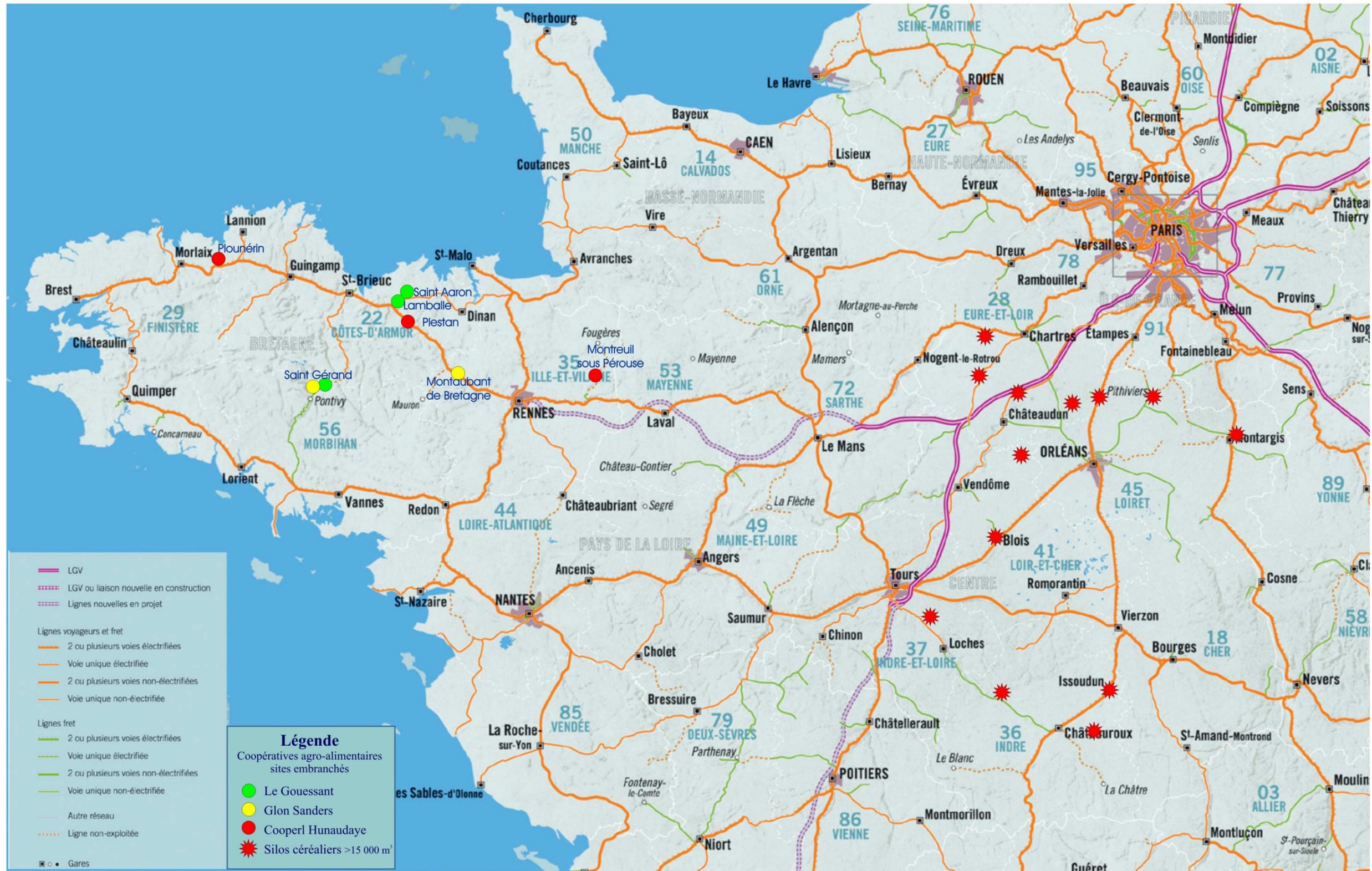
En région Centre, les voies secondaires permettant l'accès aux silos sont en mauvais état. Les plus dégradées sont les plus utilisées pour le fret et en particulier les céréales : Orléans Pithiviers et Orléans Aubigny.

Ce sont des voies non électrifiées, tout comme les installations terminales embranchées des silos.

L'ensemble des voies principales entre Chartres, Orléans, Tours et la Bretagne est électrifié à l'exception de la section Le Mans Tours. Ce tronçon s'avère pénalisant en particulier pour la desserte de la Bretagne Nord depuis Tours Blois ou Orléans, car il impose soit l'utilisation d'une traction diesel de bout en bout de l'itinéraire, soit des changements de locomotives, soit un détour par Nantes.

La desserte des coopératives bretonnes : certaines sont électrifiées comme à Montauban de Bretagne, Lamballe ou Plounérin. Par contre la ligne Auray – Pontivy – St Gérard n'est pas électrifiée et est limitée en tonnage par essieu.

## Les itinéraires ferroviaires pour le transport de céréales entre le Centre et la Bretagne



## V – L'évolution des conditions de transport ferroviaire des céréales

### 1. Le déclin du fret ferroviaire

Depuis les années soixante dix, le niveau de service offert par la SNCF pour le fret ne satisfaisait ni les chargeurs de céréales du Centre, ni les coopératives agro-alimentaires de Bretagne.

Cette insatisfaction est essentiellement liée :

- à la rigidité de la programmation très longtemps à l'avance exigée par la SNCF.
- aux délais d'acheminement : 1 rotation s'effectuait en 15 jours, d'où une insuffisance de rotation des wagons.
- à la non fiabilité du service qui posait des problèmes d'organisation aux clients.

A ces difficultés s'ajoutent l'état problématique des infrastructures ferroviaires desservant les sites de chargement et de déchargement.

Cette situation a conduit à une baisse progressive de l'utilisation du mode ferroviaire et à un report sur la route.

En effet, dans la région Centre, la part modale du fer dans le transport des céréales est passée de 60% à 40 %.

Parallèlement les coopératives bretonnes se sont également détournées du mode ferroviaire :

- Exemple de LE GOUESSANT

La durée de rotation des trains (aller-retour) assurée par la SNCF était de neuf jours, avec souvent des retards. Pour approvisionner quotidiennement les usines il fallait donc mobiliser neuf locomotives SNCF et 9 fois 22 wagons (propriété de LE GOUESSANT).

Les irrégularités du service obligent la coopérative à compléter son approvisionnement par transport routier.

- Exemple de GLON-SANDERS

Jusqu'à la fin des années quatre vingt, le groupe possédait cinq rames de 22 wagons ; mais face à la dégradation du service ferroviaire, le groupe a vendu ces rames et a transféré tout son approvisionnement sur la route. De nombreuses usines du groupe se sont désembranchées pour ne plus avoir à payer le coût du maintien de l'embranchement.

- Exemple de la COOPERL

Jusqu'en 2000, tous les approvisionnements s'effectuaient par la route. Mais face aux tonnages de plus en plus importants transportés, le groupe a décidé d'embrancher ses usines et de travailler avec la SNCF.

Après une courte période de service satisfaisant, celui-ci s'est notablement dégradé en 2003-2004 alors que les coûts augmentaient. La COOPERL a réagi en divisant par deux son approvisionnement ferroviaire ; cela a amené Fret SNCF à rediscuter et renégocier les conditions de service.

- Les céréaliers

Dès 1998, l'ONIC (Office National Interprofessionnel des Céréales) a fait paraître un Livre Blanc dénonçant la qualité du service fret de la SNCF et montrant l'importance économique du transport ferroviaire pour leur activité.

## **2. L'évolution du contexte ferroviaire**

### *a) Le plan fret SNCF (2003-2006)*

Le plan fret SNCF (ou plan Veron) reposait sur les principes de recentrage sur les marchés dits pertinents, sur une offre massifiée et cadencée et sur une sélection des trafics ou une retarification des services déficitaires. Il a aussi entraîné la fermeture de petites gares et de triages. Ce plan fret SNCF, s'il est basé sur des principes légitimes, est en décalage par rapport aux attentes exprimées par les clients.

Ce décalage est analysé par Jacques Chauvineau dans son rapport de septembre 2006 : « Transport ferroviaire de fret et développement territorial ».

« Dans ce contexte, le plan fret de la SNCF est de plus en plus perçu par les entreprises, mais aussi par les collectivités territoriales, comme en retrait, voire à contre-courant, de leurs attentes.

Certes, l'objectif central du plan, le retour à l'équilibre économique de fret-SNCF, est jugé légitime. De même que la volonté de la SNCF d'industrialiser et fiabiliser l'offre en massifiant et en incitant les clients à programmer les trafics.

Mais les modalités de mise en œuvre et les difficultés qui en résultent pour les chargeurs et les collectivités territoriales sont perçues comme un recul de l'accessibilité au transport ferroviaire. De leur point de vue, pour trois raisons :

- Les modalités d'accès à une offre très centralisée ont été conçues sans esprit de partenariat, en tenant peu compte des contraintes industrielles et commerciales des clients, imposant de fortes rigidités dans l'usage du ferroviaire. A l'expérience, les clients doutent de la possibilité et donc de l'utilité de planifier, dès la commande, les moyens précis de production d'un trafic. Pour eux, la SNCF n'a pas fait preuve d'innovation organisationnelle. Le marché accessible au ferroviaire s'en trouve fortement réduit.
- Cette conception centralisée de l'offre et de sa mise en œuvre ont provoqué une perte de la relation entre les clients et les acteurs SNCF de proximité qui jouaient un rôle essentiel notamment dans les ajustements locaux et quotidiens indispensables. Tous les dysfonctionnements « remontent » à des structures et des responsables lointains, peu efficaces.
- La fiabilisation de l'offre, contrepartie annoncée d'une rigidification de l'accès, n'est pas au rendez-vous, sans perspective crédible d'amélioration, semant le doute sur la conception industrielle du plan. Les critiques sont virulentes. Les dysfonctionnements, chroniques, se traduisent, en particulier, par une baisse de la rotation des wagons, *donc une perte de productivité du transport ferroviaire*, qui inquiète les wagonniers.

La SNCF, concentrée sur ses difficultés de fiabilisation de la production et son objectif de retour à l'équilibre économique, apparaît comme s'éloignant des préoccupations et des attentes du tissu économique et des territoires dès lors que, du point de vue de son plan, ces derniers sont trop en amont ou en aval des axes massifiés ».

### ***b) La libéralisation du marché du fret ferroviaire***

Le marché du fret ferroviaire a été libéralisé en France le 31 mars 2006. De nouveaux opérateurs sont donc venus concurrencer la SNCF. On peut citer :

- Véolia Cargo
- Euro Cargo Rail, filiale de la Deutsche Bahn
- B. Cargo, Société Nationale des chemins de fer belges
- CFL Cargo, chemins de fer luxembourgeois
- COLAS Rail, anciennement Seco-Rail
- VFLI, filiale de la SNCF.

Parmi ces nouveaux entrants, ECR s'est particulièrement intéressé au marché du transport de céréales et a remporté des appels d'offre devant la SNCF (LE GOUESSANT, GLON SANDERS cf. ci-dessous) grâce à des engagements sur la fiabilité du service et à des tarifs inférieurs (de l'ordre de 10%). ECR souhaite développer cette activité mais déplore d'être confronté, comme les autres nouveaux entrants, à des difficultés liées au poids encore très important de l'opérateur historique :

- La disponibilité et la qualité de sillons attribués ;
- La pénurie de conducteurs qui va être progressivement résorbée puisque ECR forme désormais ses conducteurs (environ 1 an de formation) ;

- Le système de facturation de l'utilisation des gares de triage par RFF sous forme d'un forfait mensuel, indépendant du tonnage de marchandises traitées, donc dissuasif pour une utilisation occasionnelle ;
- ...

### 3. La situation actuelle du transport ferroviaire des céréales

L'évolution du contexte ferroviaire, ainsi que les tensions sur les ressources pétrolières, la montée des désordre écologiques, les limites du « tout routier », ont incité les différents acteurs à reconsidérer leur position vis-à-vis du fret ferroviaire.

#### *a) Les opérateurs*

Actuellement environ 2 000 000 t de céréales sont expédiées annuellement depuis le Centre et la Beauce vers la Bretagne.

La SNCF en achemine 1 400 000 t et ECR 600 000 t (sur ces 600 000 t, 400 000 t ont été repris à la SNCF et 200 000 t transférées de la route au fer).

Les plus grosses coopératives clientes de la SNCF sont la COOPERL et NUTREA, LE GOUessant et GLON SANDERS ont choisi ECR.

Face à ces deux prises de marché par ECR, Fret SNCF a été obligé de réagir et d'aligner son offre sur celle d'ECR (voir plus bas) à la fois en terme de tarif et en terme de qualité et de fiabilité de service.

Si les offres des deux opérateurs sont sensiblement équivalentes en termes de coût (à 10% près en faveur de ECR), de délais d'acheminement (jour A → jour B entre le Centre et la Bretagne), et de fiabilité, elles reposent sur des systèmes de fonctionnement très différents :

- ECR propose un service de navettes avec des rames dédiées à la desserte des usines.

La coopérative du GOUessant est desservie par trois rames :

- deux rames effectuent trois rotations par semaine ;
  - une rame en effectue deux ;
- soit un total de huit trains par semaine.

Deux rames sont tractées par des locomotives Diesel GM Class 66, la 3<sup>ème</sup> qui dessert St Gérard est tractée par deux locomotives Diesel Vossloh G1000 ou G1206 en raison du mauvais état de l'infrastructure entre Auray et Pontivy et de la limitation de tonnage à l'essieu.

On obtient ainsi un schéma de rotation des trois rames sur une semaine, comme celui présenté ci-après\*.

La coopérative du GOUessant est propriétaire des wagons.

La coopérative GLON SANDERS est desservie selon le même principe par une rame qui effectue 2,7 rotations en moyenne par semaine pour la desserte de son site de St Gérard.

---

\* pm. : Nesle est un site d'approvisionnement dans le Nord de la France.



### Simulation rotation 3 rames

Lundi	mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	rames
Chargement Appro	Déchargement Appro lamballe	Chargement Appro	Déchargement Appro lamballe	Chargement Appro	Déchargement Appro lamballe		1
Chargement Appro	Déchargement Appro st gerand	Chargement Appro	Déchargement Appro st gerand	Chargement Appro	Déchargement Appro st aaron ou st gerand		2
<b>Déchargement NESLE</b>	Chargement Appro	Déchargement Appro lamballe ou autre	Chargement disponible	dechargement disponible st aaron ou autre	dechargement disponible st aaron ou autre		3
Chargement disponible	chargement ou déchargement	dechargemnt rvt disponible lamballe ou autre	<b>Chargement NESLE</b>				3
		legende chargement appro dechargement appro chargement disponible dechargemnt disponible					
Lamballe fait le :	02/09/2008						

- La SNCF base son offre sur un fonctionnement en réseau

L'opérateur historique dispose d'un parc de matériel et de personnel rattaché à des dépôts décentralisés répartis sur le territoire. Cette caractéristique lui permet une plus grande souplesse dans l'organisation du transport.

C'est LOGISTRA filiale logistique à 100% de la SNCF qui assure l'ordonnancement des approvisionnements.

Contrairement au système navette, le matériel de traction et les agents ne sont pas immobilisés sur les sites de chargement et de déchargement et peuvent optimiser leurs rotations avec éventuellement des liaisons triangulaires.

L'ensemble du réseau est bien sûr ouvert à la SNCF alors que les nouveaux entrants ne sont pas homologués partout (certificats de sécurité octroyés par modules de lignes).

Ce fonctionnement en réseau permet de s'adapter davantage aux fluctuations du marché des céréales qui entraînent des modifications des lieux de chargement et de déchargement : c'est ainsi que l'importation de plus en plus importante via les ports a nécessité la mise en place de services sur Montoir de Bretagne ou Brest. Cette souplesse n'est cependant pas sans limite puisque la SNCF n'a pas pu faire d'offre sur Lorient (à la demande de la COOPERL).

### *b) Les coopératives bretonnes*

Les coopératives agro-alimentaires interrogées :

- Groupe LE GOUessant ;
- Groupe GLON SANDERS ;
- La COOPERL ;

se placent dans une logique de développement de l'approvisionnement ferroviaire de leurs sites. Pour elles, un acheminement régulier d'un gros tonnage de céréales est indispensable au fonctionnement de leurs usines. L'hypothèse « tout routier » n'est pas envisageable compte tenu des problèmes d'accès aux usines que cela représenterait.

Le transport routier est utilisé pour l'approvisionnement de provenance locale essentiellement de juin à octobre, mois pendant lesquels le service ferroviaire est de fait, plus réduit.

Elles ont donc réagi, face à la dégradation du niveau de service de Fret SNCF :

- soit en choisissant un nouvel opérateur dès l'ouverture du marché ferroviaire, comme LE GOUessant et GLON SANDERS ;
- soit en continuant à travailler avec la SNCF sur des bases plus satisfaisantes que celle-ci a dû mettre en place pour faire face à la concurrence. C'est le cas de COOPERL HUNAUDAYE et de NUTREA.

On peut résumer la situation de l'approvisionnement ferroviaire des quatre coopératives agro-alimentaires :

- LE GOUessant

Annuellement la coopérative a besoin de 600 000 t de céréales et 400 000 t d'oléagineux et protéagineux (tourteaux de soja...).

Sur les 600 000 tonnes de céréales, 200 000 t sont collectées localement et acheminées par camions. 400 000 t sont donc acheminées par fer sur 3 sites embranchés : Lamballe, St Aaron et St Gérard.

Le groupe possède 3 rames de wagons soit en tout 68 wagons, dont la traction est confiée à ECR.

- GLON SANDERS

L'approvisionnement du groupe sur la région Grand Ouest concerne 1 800 000 t de céréales :

- 300 000 t arrivent par voie maritime et acheminées par camions depuis les ports ;
- 1 300 000 t voyagent par route : pour l'usine de St Gérard par exemple cela représente 120 entrées-sorties de camions par jour.
- 200 000 t sont transportées par fer.

Deux usines sont embranchées : Montauban de Bretagne et St Gérard.

Le groupe possède une rame de wagons dont la traction est assurée par ECR.

- COOPERL HUNAUDAYE

La coopérative achemine annuellement 650 000 t de céréales, dont 200 000 t arrivant par les ports de Montoir de Bretagne ou Brest.

Environ 50% de l'approvisionnement est réalisé par fer, ce qui représente entre 30 et 50 trains par mois. De août à septembre l'approvisionnement local par transports routiers est privilégié.

Trois usines sont embranchées : Plestan, Plounérin et Montreuil sous Pérouse. Le groupe ne possède qu'une rame de wagons, les autres sont loués.

Le groupe travaille avec la SNCF et sa filiale logistique LOGISTRA.

### *c) Les céréaliers de la région Centre*

Suite au Livre Blanc publié par l'office National Interprofessionnel des Céréaliers, le lobby céréaliers a mobilisé les élus, le secrétaire d'Etat au Transport pour les sensibiliser à l'importance économique du transport ferroviaire pour leur activité.

Dans ce contexte, le Ministre des Transports a confié à Jacques Chauvineau une mission de réflexion sur le transport de fret ferroviaire et le développement territorial. Dans son rapport, celui-ci préconise de distinguer deux savoirs-faire distincts :

- **« l'acheminement de flux densifiés, le long de grands axes nationaux et européens**, organisés industriellement, s'appuyant sur la régularité de flux concentrés pour offrir un service fiable et productif. Les moyens matériels et humains seront organisés et localisés pour bénéficier des effets de réseau et des rendements croissants du ferroviaire.  
Ces flux seront donc acheminés par des opérateurs ferroviaires « longue distance » dont bien sûr l'opérateur historique de la SNCF, mais aussi par des nouveaux entrants.
- **La distribution fine des flux** de et vers les points d'échanges avec le réseau précédent, en osmose avec le tissu économique local. Une organisation spécifique de proximité permettra de diffuser et drainer des envois moins denses reçus ou expédiés localement, de bénéficier de la densification des flux apportée par le tissu économique et de traiter les transports locaux. Les moyens, conçus et organisés en conséquence, seront centrés sur le local, avec la souplesse indispensable à une activité variable et diffuse.  
L'idée prévalant à la création de ces opérateurs de proximité est que ces opérateurs implantés localement sont mieux à même d'organiser le regroupement et la diffusion des flux, à l'instar des shortlines développées aux Etats Unis, au Canada ou en Suède.  
L'exemple américain montre que ces opérateurs constituent une opportunité d'élargir la base de développement du fret ferroviaire ».

Jacques Chauvineau appelle à un changement des représentations relatives à l'organisation de transport ferroviaire, portées jusqu'alors par l'opérateur historique, pour permettre l'émergence de structures nouvelles correspondant aux besoins des chargeurs, susceptibles de répondre à ces enjeux.

Les céréaliers de la région Centre ont été les premiers à se lancer dans cette démarche expérimentale.

Les céréaliers se regroupent en créant en 2006 une association type loi 1901 PROFFER Centre. Celle-ci a lancé une étude sur la remise à niveau des infrastructures indispensable à l'amélioration du service ainsi que des études de marché sur les flux potentiels.

En septembre 2007 a été créée une société de projet PROXIRAIL éventuellement appelée à devenir opérateur ferroviaire de proximité, qui regroupait, l'association PROFFER, la caisse des Dépôts et Consignations, le groupe SNCF, SOFIPROTEOL (établissement financier de la filière française des huiles et protéines végétales), ainsi que des logisticiens routiers (notamment du groupe DENTRESSANGE).

Malgré l'importance des travaux et contributions des différents partenaires, l'ensemble des conditions nécessaires n'a pas été réuni pour créer une PME ferroviaire en région Centre : l'absence de perspective concrète de développement des trafics ne permet pas d'envisager un équilibre économique. De ce fait, malgré l'initiative prise par l'association PROFFER Centre, un entrepreneur porteur du projet OFP n'est pas apparu.

Cependant la démarche a permis aux chargeurs et à l'opérateur historique d'identifier des pistes de productivité permettant de réduire le coût des dessertes terminales par fer, et les réflexions se poursuivent sur la mise en place d'une structure « interface » entre la SNCF et les chargeurs.

## VI – Les pistes de développement

On constate donc, sur une période récente, une mobilisation de tous les acteurs en faveur du ferroviaire pour ce marché d'acheminement des céréales.

L'ouverture à la concurrence s'est traduite par un début de report modal de la route vers le fer (200 000 t pour la coopérative GLON) et un transfert entre opérateurs (400 000 t pour la coopérative Le Gouessant).

L'amélioration de la qualité de service de Fret SNCF qui s'en est suivie a permis à l'opérateur historique de maintenir ses autres clients.

Ce mouvement de report modal pourrait être plus massif à condition de lever un certain nombre de difficultés :

- L'obtention des certificats de sécurité : ils sont délivrés par modules de lignes et nécessitent des délais importants. La réglementation actuelle et son application paraissent très protectrices à l'égard de l'opérateur historique. Or, seule une forte concurrence peut faire évoluer le service ferroviaire vers une plus grande fiabilité, plus de souplesse et des coûts plus bas.
- Il faudrait embrancher (ou réembrancher) les usines situées à proximité de voies ferroviaires.
- Certaines usines ne pourront cependant pas être embranchées. Dans ce cas, il faudrait envisager une organisation d'éclatement des flux par camions à partir d'une plateforme multimodale.
- Pour optimiser le service ferroviaire, il faudrait diminuer les retours à vide qui sont presque systématiques. Jusqu'à présent, l'utilisation de wagons à plusieurs usages se heurte à des problèmes de nettoyage des wagons (sur des sites aménagés à cet effet) qui rend ce système « multi-usages » plus cher que les retours à vide.
- Pour limiter les émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport ferroviaire, il faut limiter l'utilisation des locomotives Diesel. En effet, de ce point de vue, un transport ferroviaire diesel de bout en bout est aussi, voire plus, polluant qu'un transport par route.

Cet important sujet des impacts environnementaux peut se décliner en plusieurs pistes de réflexion :

- Le développement de la recherche technologique pour construire des matériels de traction non polluants. La recherche a été beaucoup plus soutenue sur les matériels routiers que ferroviaires.
- L'utilisation au maximum de lignes électrifiées. Dans la mesure où les lignes uniquement fret (UIC 7 à 9) ne pourront pas faire l'objet d'électrification, un modèle d'organisation type OFP pourrait être intéressant : la traction diesel serait ainsi limitée aux manœuvres de proximité, jusqu'aux gares jonction où l'opérateur longue distance reprendrait ces wagons avec une traction électrique.

Encore faut-il que les lignes principales « longues distances » soient électrifiées, ce qui n'est pas le cas de la ligne entre Le Mans et Tours sur les itinéraires empruntés par les céréales.