



Etude sur le potentiel fret ferroviaire en Poitou-Charentes

Phase 2 - préconisations



13/06/2014

Introduction	3
Objet de la note.....	3
Les principaux enjeux	3
Pérenniser et accroître le recours au ferroviaire par les entreprises utilisatrices.....	3
Faire du ferroviaire un outil au service des acteurs du territoire	3
Capter les trafics diffus.....	3
Les leviers.....	4
Les leviers qui sous-tendent les actions.....	4
Proposition d'actions	5
Classement par domaine d'interventions	5
Deux périmètres géographiques.....	5
A- Levier infrastructures	5
1- Participer au financement du développement du réseau principal	5
2- Etudier l'opportunité d'augmenter l'amplitude d'ouverture de certaines lignes	6
3- Organiser le financement du réseau capillaire fret	6
4- Aider aux installations terminales embranchées.....	6
5- Faciliter l'obtention de sillons fiabilisés	7
6- Mieux anticiper la programmation des plages travaux avec les chargeurs.....	7
B- Levier Services ferroviaires.....	7
7- Aider à l'achat de matériel de transport ferroviaire	7
8- Favoriser la mutualisation des installations ferroviaires privées	8
9- Réfléchir aux formations nouvelles nécessaires.....	8
10- Faciliter la desserte du territoire par l'OFP Atlantique	8
C- Levier Animation	9
11- Communiquer sur l'offre ferroviaire	9
12- Mettre en place d'un club logistique	9
13- Faire émerger un interlocuteur compétent auprès des acteurs transport-logistique.....	9
D- Levier Aménagement.....	10
14- Créer des petites plates-formes multimodales légères	10
15- Favoriser le développement de zones logistiques embranchées fer	11
16- Faire un atlas des accès au réseau ferroviaire	11
17- Maintenir les embranchements publics existants et leurs accès	11
18- Définir un schéma régional du transport ferroviaire	11
Synthèse	12

Introduction

Objet de la note

A l'issue du diagnostic, une campagne d'enquêtes ciblées a été conduite auprès d'acteurs du système ferroviaire, qu'il s'agisse d'acteurs issus du transport (transporteurs routiers, port de La Rochelle), de chargeurs ou de représentants des collectivités.

Cette campagne d'enquêtes a permis de confirmer et compléter les principaux enjeux constatés dans le diagnostic, et d'identifier des leviers et des actions visant à dynamiser le fret ferroviaire en Poitou-Charentes.

Les principaux enjeux

Trois principaux enjeux sont identifiés à l'issue du diagnostic.

Pérenniser et accroître le recours au ferroviaire par les entreprises utilisatrices

Comme l'a montré le diagnostic, le transport ferroviaire en Poitou-Charentes est relativement stable dans le temps et n'a pas connu la forte décroissance observée au niveau national. Ceci s'explique par l'importance de deux filières fortement utilisatrices du ferroviaire : les producteurs de granulats et les céréaliers. Ces deux filières cumulent 3,6 Mt soit plus de 66% des flux ferroviaires générés par la région. Ce sont des acteurs qui connaissent bien les caractéristiques du mode ferroviaire, notamment par rapport au mode routier. Leurs besoins sont tournés avant tout vers la fiabilité du mode et son faible coût.

Faire du ferroviaire un outil au service des acteurs du territoire

A l'exception des filières céréalères et de production de granulats, les autres activités économiques utilisent très peu le mode ferroviaire, quelle que soit sa forme (conventionnel ou transport combiné). Le taux de pénétration du ferroviaire est faible.

Cela s'explique en grande partie par les caractéristiques économiques des entreprises de Poitou-Charentes (taille, nature des marchés géographiques sur lesquelles elles sont positionnées, caractéristiques logistiques de leurs flux, etc.) mais également par leur méconnaissance de l'offre ferroviaire et/ou le ressenti qu'elles peuvent avoir concernant leurs difficultés d'accès au système ferroviaire appréhendé globalement.

Aider ces entreprises à accéder au système ferroviaire et à ses atouts ne peut que les aider à maîtriser leurs coûts logistiques, condition indispensable au maintien de leur compétitivité. Dans un contexte économique et réglementaire (écotaxe, évolution du coût du gasoil) devant se traduire, à moyen terme, par un renchérissement des coûts routiers, favoriser la complémentarité entre les modes (et non leur concurrence) devrait permettre aux acteurs économiques régionaux de maîtriser l'évolution de leurs coûts logistiques, renforçant la compétitivité économique du territoire.

Capter les trafics diffus

L'activité économique est relativement diffuse sur l'ensemble du territoire. On n'observe aucune concentration forte de gros générateurs de trafics. Il en résulte des trafics relativement diffus, par nature peu utilisateurs du ferroviaire, mode de massification principalement. L'enjeu est favoriser la captation voire la massification des trafics diffus et d'assurer la desserte ferroviaire (et multimodale) des territoires qui composent ce territoire régional.

La desserte ferroviaire de l'ensemble du territoire doit faciliter et développer la compétitivité des territoires locaux, en favorisant les points d'entrée sur le réseau. Le mode ferroviaire peut être un outil au service des acteurs du territoire.

Ce sont ces 3 enjeux qui vont guider la définition des actions.

Les leviers

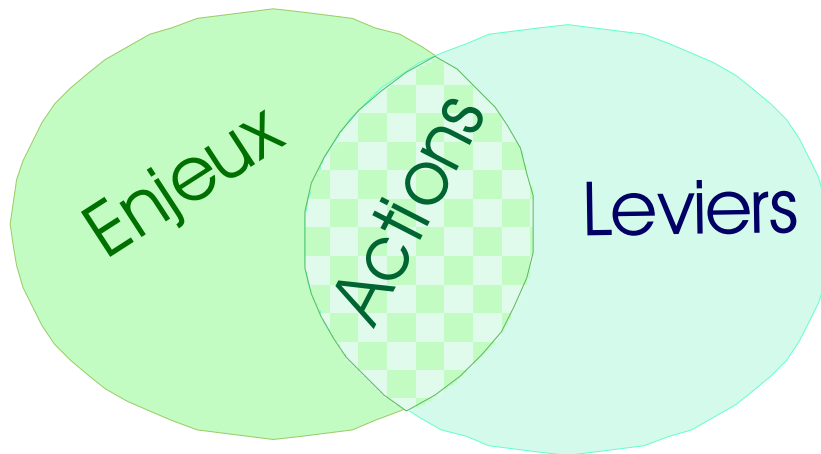
Les leviers qui sous-tendent les actions

Quatre types de leviers sont utilisables, déclinables en actions :

- les infrastructures, dont la qualité est une condition nécessaire mais non suffisante à l'utilisation du mode ferroviaire,
- les services ferroviaires, dont le développement doit se faire en adéquation avec les besoins, au service du territoire,
- l'animation, qui doit permettre de faire découvrir l'offre ferroviaire, de partager les enjeux, de porter les actions, de faire émerger des projets ou des réflexions communes,
- l'aménagement, c'est-à-dire la nécessité d'inscrire la logistique et le transport dans une vision économique large du territoire.

Du croisement et des leviers disponibles, des actions vont être définies.

Figure 1 : des enjeux et des leviers aux actions



Proposition d'actions

Classement par
domaine
d'interventions

Les actions relèvent de 6 domaines d'intervention :

- les actions financières (investissements et subventions)
- les actions de communication
- les conseils techniques
- les actions de synergie
- les actions d'études
- les actions d'orientations et de planification.

Les principaux acteurs sont identifiés.

Deux périmètres
géographiques

Les actions relèvent en outre de deux périmètres distincts : la plupart des actions identifiées relèvent du territoire régional, et sont à mener par les acteurs locaux, notamment la Région, d'autres concernant le cadre national et relevant de l'action de lobby principalement.

Les actions

A- Levier
infrastructures

*1- Participer au
financement du
développement du
réseau principal*

L'infrastructure est une donnée majeure du système ferroviaire. Son développement consiste principalement à l'améliorer (signalisation, charge à l'essieu, etc.), de façon à gagner :

- de la capacité disponible (un nombre plus grand de sillons disponibles pour l'activité fret, etc.),
- de la fiabilité des sillons offerts,
- des sillons plus en adéquation avec la demande (positionnement horaire plus adéquat avec les besoins, charge à l'essieu permettant d'accepter tous types de trains, etc.).

Cette action concerne les collectivités (et en tout premier lieu le Conseil Régional), dans le cadre des CPER ou d'opérations ponctuelles telles la LGV Sud-Europe-Atlantique.

On peut étendre le périmètre au-delà de la région, à travers une action de lobby sur le financement global du développement du réseau ferroviaire principal.

Outre les projets et études inscrits au CPER, l'étude du retour à une charge à l'essieu de 22,5 tonnes d'Angoulême-Excideuil mériterait d'être lancée, ainsi celle de l'électrification de l'accès final au chantier de transport combiné de Cognac dans le cadre de l'électrification d'Angoulême-Saintes.

Périmètre géographique : région Poitou-Charentes

Acteurs leaders : Conseil régional et RFF

2- Etudier l'opportunité d'augmenter l'amplitude d'ouverture de certaines lignes Certaines lignes du réseau ferroviaire de Poitou-Charentes ne sont pas ouvertes en permanence à l'exploitation (hors plages-travaux). Comme l'a montré récemment le passage de l'exploitation en 2-8 de l'axe Thouars-Niort, augmenter l'amplitude horaire d'ouverture permet de répondre à des besoins spécifiques et permet d'améliorer l'adéquation du service à la demande.

Cette démarche mériterait d'être développée et étendue si les besoins existent. L'action consiste à faire une étude d'opportunité de l'intérêt d'étendre les plages d'ouverture de certaines sections du réseau, par prise de contact auprès des entreprises embranchées concernées ainsi que celles en amont ou aval. Deux lignes sont concernées :

- Thouars-Niort (étendre d'avantage ?),
- Angoulême – Saintes – La Rochelle (mais la modernisation de Saintes-La Rochelle résoudra le problème des plages d'ouverture des gares).

Dans un second temps, s'il s'avère qu'il y a un enjeu économique pour les entreprises desservies, des études de faisabilité technique pourront être menées.

Périmètre géographique : région Poitou-Charentes

Acteurs leaders : RFF

3- Organiser le financement du réseau capillaire fret Le réseau capillaire fret doit être a minima maintenu en l'état, voire développé. L'exemple de la ligne Thouars-Parthenay-Niort montre que ce réseau peut être essentiel à l'écoulement de certains trafics de marchandises.

Mais le contexte économique et l'incertitude sur le financement de l'AFITF par les recettes de l'écotaxe ont contraint récemment Réseau Ferré de France à réduire le montant de ses investissements en faveur de la modernisation du réseau capillaire fret. L'incertitude est donc forte sur le programme de pérennisation à dix ans des lignes secondaires à vocation fret.

Cet enjeu dépasse le cadre de la seule région Poitou-Charentes et il s'agit d'une action à dimension nationale.

Dans le cadre de la conférence périodique pour le fret ferroviaire, lancée par le gouvernement et dont les premiers travaux ont été présentés en février 2014, un groupe de travail porte « sur le fret de proximité et l'action des acteurs locaux ».

Périmètre géographique : France

Acteurs leaders : Conseil régional

4- Aider aux installations terminales embranchées Le non accès au réseau ferroviaire est souvent le premier frein au report modal. Pour mémoire, plus des deux-tiers des trafics ferroviaires se font entre embranchements ferroviaires en France (le reste passant par les chantiers de transport combiné).

Les entreprises, chargeurs potentiels, sont souvent réticentes à investir dans un embranchement, en raison du coût élevé de l'investissement requis, qui peut rendre trop coûteux le mode ferroviaire et donc non pertinent économiquement.

Toute forme d'aide à l'investissement peut avoir un effet bénéfique. Ce type d'aide, qui existe déjà dans d'autres régions, prend le plus souvent une forme financière et intervient pour faciliter le financement des études de faisabilité technique et la réalisation ou l'extension de l'embranchement.

Des aides techniques pourraient également être intéressantes.

Périmètre géographique : région Poitou-Charentes

Acteurs leaders : Conseil régional

5- *Faciliter l'obtention de sillons fiabilisés*

Un constat récurrent de la part des entreprises ferroviaires est la difficulté d'obtention des sillons sur les créneaux horaires demandés, leur pérennité dans le temps, et leur fiabilité. Si à l'échelle de la région, une grande partie de ce constat résulte des travaux en cours de la LGV SEA et devrait donc être moins fort après 2017, il n'en demeure pas moins que la fiabilité des sillons est une condition indispensable à la crédibilité du fret comme alternative au tout-routier.

Outre l'investissement dans l'infrastructure qui contribue à cette fiabilisation, la prise en compte des contraintes spécifiques aux besoins de l'activité fret doit être plus forte.

Le territoire régional doit s'associer à une démarche plus globale et plus nationale vis-à-vis de l'Etat et de Réseau Ferré de France (par exemple par l'intermédiaire de l'Association des Régions de France (ARF)).

Périmètre géographique : France

Acteurs leaders : Conseil régional

6- *Mieux anticiper la programmation des plages travaux avec les chargeurs*

Les plages travaux, conséquence nécessaire de la modernisation du réseau, peuvent être d'autant plus impactants sur l'activité de fret ferroviaire qu'ils seront mal anticipés par les entreprises ferroviaires et les chargeurs dans l'organisation de leurs flux de transport. Ces chargeurs pourront mieux ajuster leur modèle de production, d'approvisionnements et d'expédition avec un impact commercial et financier réduit s'ils sont consultés en amont et, a minima, informés de façon suffisamment anticipée.

Périmètre géographique : région Poitou-Charentes

Acteurs leaders : RFF

B- Levier Services ferroviaires

7- *Aider à l'achat de matériel de transport ferroviaire*

En parallèle à l'action sur les aides aux installations terminales embranchées, qui s'adresse aux entreprises chargeurs, cette action vise principalement les transporteurs routiers souhaitant compléter et diversifier leurs prestations actuelles en incluant le transport multimodal dans leur offre et leurs pratiques.

Cette action pourrait prendre deux formes :

- Réfléchir à la constitution éventuelle d'un parc de caisses mobiles et de semi-remorques qui seraient mises à disposition des transporteurs routiers voulant tester la technique combinée. Ce matériel serait mis à disposition pour 2 à 3 mois avec option d'achat ou de location. Le transporteur pourrait ensuite acquérir ou louer les caisses mobiles et/ou les semi-remorques qui lui avaient été confiées. Cette action est à mener en collaboration avec un fabricant de matériel de transport combiné.
- Participer à l'achat de caisses mobiles pour des transporteurs routiers et des logisticiens. Cette forme d'aide existe déjà, avec succès, dans d'autres régions.

L'ouverture prochaine de Niort Terminal offrirait l'opportunité de mettre en place une telle politique d'aide. Cette action, à compétence régionale, n'impacterait que faiblement les ressources de la Région, eu égard aux coûts en jeu pour les transporteurs routiers.

Se pose également la question de l'aide à l'achat, pour des entreprises embranchées, de moyens de manutention de leurs trains (par exemple des locotracteurs).

Périmètre géographique : région Poitou-Charentes

Acteurs leaders : Conseil régional

- 8- *Favoriser la mutualisation des installations ferroviaires privées*
- Le partage d'installations ferroviaires publiques est par nature même une mutualisation. On peut citer en Poitou-Charentes, les sites de La Crèche, Prahecq et bientôt Niort St Florent qui sont complètement mutualisées et ouvertes à tous les utilisateurs potentiels.
- La présente action cible les installations privées.
- Lorsqu'une entreprise chargeur souhaite expédier ou recevoir par mode ferroviaire mais n'est pas embranchée, et que les volumes concernés ne justifient pas pour autant un investissement lourd, il peut être pertinent d'utiliser l'embranchement d'une entreprise proche, qui prendrait en charge le chargement ou le déchargement du train contre rémunération, avec un parcours d'approche ou final routier. Cela présente donc également l'avantage, pour l'entreprise embranchée proche, d'utiliser son embranchement de façon commerciale (mais le produit financier à en attendre reste cependant marginal au regard de l'investissement initial et du coût de maintenance). Cela peut également être une première étape pour des entreprises s'intéressant au mode ferroviaire mais ne souhaitant pas procéder à des investissements immédiatement.
- Pour faciliter ces mutualisations d'installations ferroviaires, il est nécessaire d'une part de connaître les localisations d'embranchements en activité, d'autre part d'identifier des entreprises intéressées, de les mettre en relation et de favoriser les éventuelles relations contractuelles.
- Cette opération de mutualisation concerne également les entreprises non embranchées localisées dans d'autres régions et partenaires des entreprises du Poitou-Charentes.
- Les territoires avec lesquelles ces entreprises travaillent (notamment agglomération bordelaise) sont également concernés.
- Pour information, au moins deux entreprises embranchées de la région ont déjà fait cette démarche à titre privée, sans pouvoir aboutir pour l'instant.
- Périmètre géographique : région Poitou-Charentes
- Acteurs leaders : Conseil régional, DREAL, collectivités, CCI
- 9- *Réfléchir aux formations nouvelles nécessaires*
- Avec le développement du transport ferroviaire sous de nouvelles formes, de nouveaux métiers apparaissent : conducteurs de portiques ou de reach-stakers, exploitant de terminal de transport combiné, etc.
- Il est possible que les outils de formations actuels soient insuffisants et à adapter. Dans cette optique, les IUT ou autres centres de formation doivent inclure et présenter ces nouvelles formations dans le catalogue qu'ils présentent.
- L'action consiste à vérifier l'état actuel de la formation sur ces marchés, l'importance des besoins éventuels en emplois, et leur adéquation avec les formations existantes.
- Périmètre géographique : région Poitou-Charentes
- Acteurs : Conseil généraux, AFT-IFTIM, DREAL
- 10- *Faciliter la desserte du territoire par l'OFP Atlantique*
- Si la grande majorité des trafics ferroviaires générés par les activités économiques en Poitou-Charentes sont des trafics massifiés de granulats ou de céréales au départ d'un nombre réduit d'ITE, il existe également un certain nombre d'ITE qui génèrent ou généraient dans un passé encore récent, des trafics plus diffus, pour des lots réduits. C'est en particulier le cas de Charente et de Charente-Maritime (Angoulême – Saintes – la Rochelle et étoile de Saintes en particulier).
- Ces trafics potentiels sont actuellement trop diffus et trop faibles pour être économiquement attractifs pour une entreprise ferroviaire. Cependant, la proximité de l'OFP Atlantique, basé à La Rochelle, constitue une opportunité intéressante. De par cette proximité, l'OFP atlantique pourrait

trouver un intérêt économique à organiser la massification et la mutualisation de ces trafics, notamment s'ils sont intégrables dans des trains existants, et les « ramener » vers le mode ferroviaire.

Cette action consiste donc à :

- sensibiliser l'OFP Atlantique à l'existence possible de trafics diffus,
- mener une analyse des flux ferroviaires passés et de l'intérêt d'une telle démarche auprès des entreprises embranchées,
- identifier les ODs « intégrables » dans l'organisation de l'OFP atlantique.

Périmètre géographique : sud de la région Poitou-Charentes

Acteurs : Conseil généraux 16 et 17, DREAL, OGP Atlantique.

C- Levier Animation

11- Communiquer sur l'offre ferroviaire

L'offre ferroviaire et le système ferroviaire plus généralement demeurent encore largement méconnus de la plupart des acteurs économiques. Il est donc nécessaire d'organiser la communication sur cette offre :

- localisation des installations ferroviaires de chargement (plates-formes publiques, embranchements qu'une entreprise accepte de partager, etc.),
- communication sur les aides éventuelles, etc.
- partage d'expériences, etc.

Cette action peut être ponctuelle ou régulière, et est à associer à d'autres actions comme la mise en place d'un club logistique.

Périmètre géographique : région Poitou-Charentes

Acteurs : Conseil régional, DREAL, collectivités, exploitants ferroviaires

12- Mettre en place d'un club logistique

La mise en place d'un club logistique vise à créer une instance regroupant à la fois les acteurs du secteur privé (logisticiens, transporteurs, chargeurs), du système ferroviaire et des collectivités pour échanger autour des problématiques de fret. C'est un lieu de rencontre pour faire connaître les projets, les initiatives, partager les problématiques, etc. et renforcer une vision partagée de la logistique multimodale par les acteurs institutionnels et entrepreneuriaux du territoire.

Les modalités de fonctionnement de ce club doivent être souples et sont à préciser en fonction de la finalité du club.

Le club pourrait se réunir 5 à 6 fois dans l'année, avec des réunions thématiques, des présentations de retour d'expérience (principe du témoignage réussi), échanges avec les clubs logistiques d'autres régions, etc.

Cette action peut s'inscrire dans le champ de compétences de l'ORT.

Périmètre géographique : région Poitou-Charentes

Acteurs leaders : DREAL

13- Faire émerger un interlocuteur compétent auprès des acteurs transport-logistique

Cette action vise à favoriser l'émergence un acteur compétent (technique, financier, juridique), qui puisse appuyer le secteur privé (transporteurs et chargeurs) en tant que « guichet unique » sur le système ferroviaire. Cette personne, véritable animateur de projet, pourra s'appuyer sur un réseau de spécialistes préalablement identifiés et sur des contacts directs chez les interlocuteurs nécessaires (RFF, entreprises ferroviaires, etc.).

Cette action vise à simplifier l'accès au mode ferroviaire aux entreprises, par analogie avec ce qui se fait dans le domaine de la création d'entreprises avec son guichet unique.

Le guichet unique pourrait par exemple appuyer la définition de cahier des charges fonctionnel pour la création d'embranchements, aider à identifier les financements possibles, etc.

La proximité et la connaissance du tissu économique local sont importantes.

Périmètre géographique : région Poitou-Charentes

Acteur leader : CRCI ou CCI

D- Levier Aménagement

14- Créer des petites plates-formes multimodales légères

Cette action consiste créer de petites plates-formes publiques, d'une longueur d'environ 400 mètres, correspondant à une voie, un quai routier renforcé, et un engin de manutention (de type Reachstacker). Il s'agit de définir une configuration simple (donc peu coûteuse) mais efficiente.

Ces plates-formes auront le rôle de points de massification et d'entrée sur le réseau pour les chargeurs non embranchés. Elles permettront de capter les flux diffus.

Ces plates-formes pourront être créées par réutilisation d'un site après aménagement et mise en place des équipements nécessaires au fonctionnement de la plate-forme, ou par création ex-nihilo.

Afin d'être efficace, cette action doit être définie dans le cadre d'une réflexion régionale a minima. Il s'agit d'éviter la multiplicité de plates-formes à des distances trop proches et qui se feraient concurrence à la fois sur le plan géographique et financier. Il faut optimiser l'investissement global afin de se doter d'un outil régional performant, aux services des territoires locaux.

Une telle action permettrait éventuellement de solutionner la réduction forte de l'offre de wagons isolés.

Deux projets en cours en Poitou-Charentes relèvent de cette action : le projet de Niort Terminal, en cours de finalisation à l'horizon 2015, et le projet à l'état de réflexion à Villognon (Charente) qui consisterait à réutiliser une base-travaux mise en place à l'occasion de la construction de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique.

Le Syndicat Mixte pour l'Aménagement du Seuil du Poitou mène actuellement une réflexion sur la desserte ferroviaire de son territoire, qui pourrait être rendue possible par la réactivation d'installations ferroviaires situées à GrandPont ou sur la zone d'activité de Chasseneuil-du-Poitou. Ces réflexions vont se poursuivre, et porter éventuellement sur l'identification et l'estimation de la demande qui pourrait être intéressée.

A noter qu'il y a également une demande, par les acteurs du territoire régional, pour une telle plate-forme dans l'agglomération bordelaise (Bassens en particulier), destinée à réceptionner des granulats. Nous le mentionnons pour mémoire.

Périmètre géographique : région Poitou-Charentes

Acteurs : Conseil régional, DREAL, collectivités, CCI

15- Favoriser le développement de zones logistiques embranchées fer

L'émergence de nouvelles zones logistiques doit être accompagnée d'une politique volontariste en matière de connexion au réseau ferroviaire. Cela implique une politique coordonnées régionale des zones d'activités, et leur hiérarchisation. La participation financière apportée par les collectivités locales pourra être conditionnée par la disponibilité du mode ferroviaire sur le futur site.

Périmètre géographique : région Poitou-Charentes

Acteurs : Conseil régional, CCI, collectivités locales

16- Faire un atlas des accès au réseau ferroviaire

Outre la connaissance générale de l'offre ferroviaire, la connaissance précise des accès au réseau ferroviaire permettra d'identifier les éventuels manques, et à l'inverse, aidera des entreprises intéressées à envisager de recourir au mode ferroviaire s'il est disponible à proximité.

Il s'agit donc de créer et mettre à disposition un atlas recensant les accès publics (ou privés mutualisables) au réseau ferroviaire, avec leurs principales caractéristiques : installations terminales embranchées, terminaux de transport combiné, plates-formes logistiques et quais publics.

Il serait également intéressant de sensibiliser les collectivités régionales dont les territoires sont des destinations ou des provenances de flux de la région Poitou-Charentes, à la mise en œuvre d'un tel atlas sur leur territoire, avec leurs caractéristiques.

Eventuellement, cette démarche de recensement pourra être l'opportunité d'identifier les installations terminales embranchées récemment déconventionnées, qui pourraient être probablement réactivables à un coût réduit.

Cet atlas facilitera la mutualisation d'installations ferroviaires.

Périmètre géographique : région Poitou-Charentes et régions partenaires économiques

Acteurs : Conseil régional, DREAL, RFF

17- Maintenir les embranchements publics existants et leurs accès

En amont du développement du réseau ferroviaire et de ses accès, il est essentiel de maintenir les embranchements publics existants (c'est-à-dire maintien de l'existence des embranchements et maintenance des embranchements existants). S'il n'est pas possible d'agir sur les embranchements privés, il est nécessaire de maintenir accessibles les quais publics, ainsi que leurs accès routiers.

Mais en ce qui concerne les zones urbaines denses, il peut être délicat de vouloir conserver une installation ferroviaire, ne serait-ce que pour des raisons liées aux nuisances pouvant être provoquées par une telle installation. Par conséquent dans les zones urbanisées, une réflexion au cas par cas sera nécessaire.

Périmètre géographique : région Poitou-Charentes

Acteurs leaders : Conseil régional, RFF

18- Définir un schéma régional du transport ferroviaire

Un schéma régional de transport est un document d'orientation et de planification, qui décline la vision politique d'une collectivité et des acteurs locaux sur leur(s) territoire(s). Il définit des actions territorialisées à moyen et long termes et constitue un cadre de référence en conséquence pour la politique régionale des transport.

La définition d'un schéma régional du transport ferroviaire ou plus globalement du transport de marchandises et de la logistique à l'échelle du territoire régional permettra de structurer, organiser et planifier l'action régionale en faveur du transport multimodal. Plusieurs régions ont déjà défini de tels schémas, actuellement en cours de mise en œuvre.

Périmètre géographique : région Poitou-Charentes

Acteurs leaders : Conseil régional

Synthèse

La figure suivante indique les actions géographisées.

Le tableau pages suivantes liste les actions, en précise le périmètre géographique ainsi que le domaine d'intervention.

Figure 2 : Représentation des actions ciblées géographiquement



1	régional+France	Financement réseau principal
2	localisé	Etudier l'opportunité d'augmenter l'amplitude d'ouverture de certaines lignes
3	localisé	Financement du réseau capillaire fret
4	régional	Aider aux ITE
5	France	Fiabilisation des sillons
6	régional	Anticipation des plages travaux
7	régional	Aider à l'achat de matériel ferroviaire
8	régional	Mutualisation des installations ferroviaires
9	régional	Réfléchir aux formations nouvelles nécessaires
10	localisé	Faciliter la desserte du territoire par l'OPF Atlantique
11	régional	Communication sur l'offre ferroviaire
12	régional	Club logistique
13	régional	Acteur compétent unique
14	localisé	Création de plates-formes multimodales
15	régional	Développement de zones logistiques embranchées fer
16	régional	Atlas des accès au réseau ferroviaire
17	régional	Maintenir les embranchements publics existants et leurs accès
18	régional	Schéma régional du transport ferroviaire

		périmètre géographique	principales actions complémentaires	Financier	Communication	Conseils techniques	Synergie	Etudes	Orientation et planification
	A- Levier infrastructures								
1	Participer au financement du développement du réseau principal	Poitou-Charentes	2	x					
2	Etudier l'opportunité d'augmenter l'amplitude d'ouverture de certaines lignes	Poitou-Charentes						x	
3	Organiser le financement du réseau capillaire fret	France	1	x					
4	Aider aux installations terminales embranchées	Poitou-Charentes	6	x		x			
5	Faciliter l'obtention de sillons fiabilisés	France	5		x				
6	Mieux anticiper la programmation des plages travaux avec les chargeurs	Poitou-Charentes	4		x				
	B- Levier Services ferroviaires								
7	Aider à l'achat de matériel de transport ferroviaire	Poitou-Charentes	3	x					
8	Favoriser la mutualisation des installations ferroviaires	Poitou-Charentes	9, 8, 12			x	x		
9	Réfléchir aux formations nouvelles nécessaires	Poitou-Charentes					x	x	
10	Faciliter la desserte du territoire par l'OFP Atlantique	Poitou-Charentes	14				x		

		périmètre géographique	principales actions complémentaires	Financier	Communication	Conseils techniques	Synergie	Etudes	Orientation et planification
	C- Levier Animation								
11	Communiquer sur l'offre ferroviaire	Poitou-Charentes	12, 9, 10, 7		x				
12	Mettre en place d'un club logistique	Poitou-Charentes	8, 10, 7		x		x		
13	Faire émerger un acteur compétent unique auprès des acteurs transport-logistique	Poitou-Charentes	9, 8, 7				x		
	D- Levier Aménagement								
14	Créer des plates-formes multimodales légères	Poitou-Charentes	13, 15						x
15	Favoriser le développement de zones logistiques embranchées fer	Poitou-Charentes	15, 11						x
16	Faire un atlas des accès au réseau ferroviaire	Poitou-Charentes	8, 7, 14		x			x	
17	Maintenir les embranchements publics existants et leurs accès	Poitou-Charentes	12, 8, 11						x
18	Définir un schéma régional du transport ferroviaire	Poitou-Charentes	10, 13, 11, 14						x