

ITE : Module de base indispensable au fret ferroviaire

Les installations terminales embranchées (ITE) sont des infrastructures ferroviaires de jonction donnant accès directement ou au travers de voies SNCF aux voies du réseau ferré national. Ils raccordent soit un client disposant de son propre embranchement, soit une installation de logistique ferroviaire. Cette installation est souvent une plateforme multimodale et les ports fluviaux et maritimes en sont les exemples les plus aboutis. Ces installations qui ont survécu aux péripéties du fret ferroviaire permettent en France de conserver des points d'accès au mode ferroviaire alors que ces gares de marchandises publiques qui permettaient ces opérations de chargement des trains ont totalement été abandonnées par la SNCF à quelques exceptions près. Aujourd'hui, la volonté de préserver les ITE même inactifs par les chargeurs, au prix de taxes d'embranchements payées à RFF et à la SNCF a permis de conserver une partie des fonctionnalités ferroviaires.

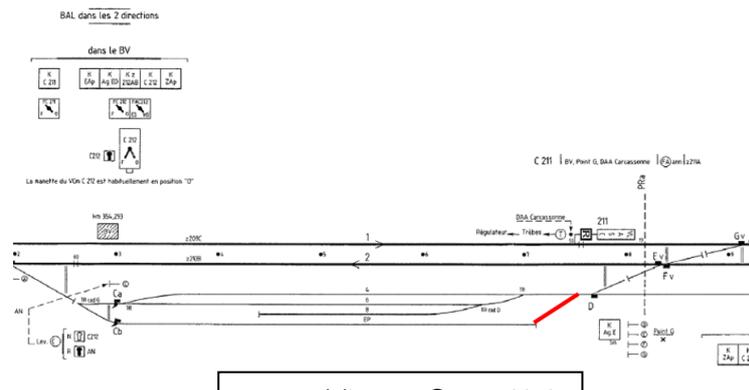


Pour conserver ces accès, les clients prennent en charge des opérations d'entretien lourdes, y compris sur des voies mises à disposition par la SNCF qui a renoncé à les entretenir. Les photos de gauche montrent la détermination des clients pour faire survivre le mode ferroviaire. Le contraste est frappant sur la photo de droite où l'on voit une sécurisation provisoire de voie qui dure pour sécuriser une voie de service sans engager la moindre remise à niveau. Cela illustre bien l'accompagnement « gériatrique du fret organisé par la SNCF.



RFF reconnaît que les ITE sont un maillon clé du fret ferroviaire. Pour preuve, ils confirment que 80 % du fret ferroviaire national a pour origine ou destination une ITE. L'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires sur le marché du fret a conduit Réseau Ferré de France à reprendre la maîtrise d'ouvrage directe de ce dossier à partir du 1er janvier 2007. Aujourd'hui, environ 2 400 ITE font l'objet d'une convention active. En moyenne, plus d'une cinquantaine de projets sont étudiés chaque année. Suite à ces études, près d'une vingtaine de nouvelles ITE sont réalisées. L'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires est susceptible d'augmenter le nombre de projets. RFF est intéressé par la modernisation et la création d'ITE actifs qui contribuent à apporter un tonnage au mode ferroviaire. Tonnage qui est une base concrète de développement permettant d'accroître le nombre de circulations sur le réseau ferré national et donc le chiffre d'affaires de RFF. RFF dit vouloir accompagner les chargeurs par un programme qui porte essentiellement sur la création et la modernisation des premières parties des ITE, celles qui relèvent de RFF. Il concerne toutes les infrastructures nécessaires au raccordement du site privatif, telles qu'aiguille(s) ou installations de traction et de sécurité. Situées sur les emprises foncières du domaine public de Réseau Ferré de France, elles restent propriété de RFF, quel que soit le mode de financement de ces équipements. Le principe de financement est le suivant : Etablis, modifiés et entretenus sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France, ces équipements ferroviaires donnent lieu au paiement, par le titulaire de l'ITE, d'une redevance de raccordement au réseau ferré national. Son montant est établi à partir des coûts d'amortissement, d'entretien et de renouvellement de l'installation.

Le premier bémol consiste à constater que bien souvent, pour rendre une bonne fonctionnalité à certains embranchements, il suffit de remettre en place leur configuration géographique d'antan. En effet les anciennes générations, soucieuses d'optimiser les manœuvres de dessertes avaient créé des installations fonctionnelles. Depuis pour simplifier les schémas d'enclenchements de sécurité, la SNCF et ensuite RFF ont simplifié les schémas en enlevant souvent une fonction essentielle des équipements. Leur remise en place demande de très lourdes études qui permettent de passer des schémas papiers archivés à des plans informatisés sous logiciels CAO et des coûts de remise en place d'équipements que ne peuvent comprendre les demandeurs.



Intermodalite.com © Mars 2013

Le deuxième bémol réside ensuite dans la desserte de ces installations. En effet les compagnies ferroviaires ne savent plus proposer de dessertes hors engagements réguliers aux risques exclusifs des clients, sur des trafics massifs et répétitifs, souvent avec moyens de production ferroviaire dédiés, saturés et prenant en compte le concept d'inflation ferroviaire formalisé par RFF et la SNCF.



Les chargeurs sont donc à féliciter car ils ont une vue de longue période qui les oblige à poursuivre le financement des ITE inutiles, y compris sur des lignes fermées à tout trafic. Cette clairvoyance qui subventionne RFF et la SNCF doit être soulignée en espérant que ces deux entités sauront comprendre ce que le fret ferroviaire Français leur doit.