

Fret ferroviaire : un nouvel acteur sur le Grand port

Cargill engloutit un train de céréales par jour pour ses usines de Montoir et Saint-Nazaire.

05.06/09/10

Depuis juillet, l'industriel ne travaille plus avec Fret SNCF mais OFP. Un tournant pour le port ?

Chaque année, 400 000 tonnes de colza et tournesol arrivent par train chez Cargill, pour ses sites de Saint-Nazaire et Montoir. L'Américain, qui produit des huiles et des tourteaux pour l'agriculture, est un des poids lourds du Grand port maritime Nantes - Saint-Nazaire (GPMNSN). Il emploie 160 personnes.

Le contrat qu'il vient de signer avec OFP Atlantique n'est donc pas neutre. Il permet à ce nouveau transporteur ferroviaire privé de s'installer durablement sur le port, mais aussi de bousculer l'offre ferroviaire locale.

« C'est la fin de notre situation historique avec Fret SNCF, convient Jean-Mathieu Le Gall, en charge du secteur ferroviaire chez Cargill. L'appel d'offres, auquel OFP a répondu, nous permet de gagner plus de souplesse, plus de créativité et des tarifs plus attractifs... C'est aussi un pari pour Cargill, mais il est mesuré car OFP s'appuie sur la Deutsche Bahn (1), un des leaders du fret eu-



Cargill fait désormais appel aux services d'OFP Atlantique pour transporter ses trains jusqu'à ses usines de Montoir et Saint-Nazaire.

ropéen. »

Créé en 2010, OFP Atlantique emploie 30 salariés et propose des services de traction ferroviaire pour les clients des ports. Ses actionnaires sont EuroCargo Rail, le Grand port de La Rochelle, le Grand port de Nantes - Saint-Nazaire. « On s'est

d'abord développé autour de La Rochelle puis ici, aujourd'hui, avec Cargill, poursuit Philippe Guillard, son président. Nous avons d'autres contacts et notre objectif est de transporter un million de tonnes de fret en 2018. »

Le Grand port voit d'un bon œil l'arrivée de cet opérateur susceptible d'accroître le service aux industriels. « C'est un nouveau schéma logistique, estime Jean-Pierre Chalus, président du GPMNSN. Celui du transport massifié respectueux de l'environnement. » Le Grand port y a mis des moyens. Depuis 2008, nous sommes propriétaires de 40 km de voies ferrées portuaires que nous avons remaniées. » Le Grand port peut aujourd'hui accueillir des convois de 44 wagons, contre 22 hier encore. « Aujourd'hui, le réseau est performant, mais pas assez utilisé. Notre ambition est donc de multiplier par trois les volumes transportés. »

Bruno Hug de Larauze partage cette ambition, mais prévient. « Le portuaire et le ferroviaire demandent une volonté de fer, car il faut de la réactivité, de la fluidité et une compétitivité de tous les instants, insiste le président de la CCI (Chambre de commerce et d'industrie) des Pays de Loire et PDG d'Idea group. Il faut que les partenaires acceptent de s'engager dans la durée. Cette confiance de Cargill est très importante pour tous. »

Concrètement, les opérateurs (SNCF Fret, OFP...) acheminent les lourds convois jusqu'aux abords du Grand port. Les wagons sont ensuite pris en charge par le manutentionnaire et opérateur Idea Groupe jusqu'aux sites des industriels. Outre Cargill, dix entreprises ont déjà une desserte directe par rail (STX, Yara, Invivo...).

Thierry HAMEAU.

(1) entreprise ferroviaire allemande.