

Les installations terminales embranchées en région Centre

Tome 2 - Recensement de l'existant : Méthode
et résultats



Rapport pour le compte
de la DREAL Centre

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1		

Affaire suivie par

DTerNC - DADT - TPM
Tél. : 02 35 68 88 91
Courriel : alexis.vernier@cerema.fr

Rédacteurs

Alexis VERNIER - DADT – TPM

Rémi CORGET – DADT - TPM

Table des matières

Introduction.....	4
1 Méthodologie du recensement.....	5
1.1 Bases de données : lacunes et potentialités.....	5
1.1.1 La base RFF.....	5
1.1.2 La base IGN BD TOPO.....	6
1.1.3 Googlemap et GoogleStreetView.....	6
1.1.4 Synthèse.....	6
1.2 Méthode d'analyse de la géométrie et de la qualité des ITE.....	7
1.3 Limites du recensement.....	9
2 Résultats du recensement.....	11
2.1 Le conventionnement des ITE : explicitation et résultats.....	11
2.1.1 Résiliation d'une ITE : les conséquences pour RFF.....	11
2.1.2 Résiliation d'une ITE : les conséquences pour le propriétaire de l'ITE.....	11
2.1.3 Les ITE actives : précautions à considérer.....	12
2.2 La répartition des ITE par activités et par tonnages.....	17
2.3 Géométrie et qualité de voies des ITE.....	19
2.4 Synthèse.....	21
Conclusion.....	22

Introduction

Les Installations Terminales Embranchées (ITE) sont les portions de voies ferroviaires privées permettant de connecter directement les entreprises au Réseau Ferré National (RFN). Elles permettent de faire circuler des trains directement du point de départ au point de destination, sans rupture de charge souvent pénalisante. Elles sont notamment essentielles pour les trafics de vracs pondéreux, qui représentent l'essentiel des tonnages transportés par le ferroviaire. Ces ITE sont constituées de deux sous-parties : la première est l'aiguille rattachée au Réseau Ferré National et entretenue par RFF, la seconde est entretenue par le propriétaire de l'ITE. Bien qu'elles soient essentielles pour le trafic de fret ferroviaire, la connaissance des ITE reste à ce jour insuffisante à la fois pour les pouvoirs publics, mais également pour le Gestionnaire d'Infrastructure Réseau Ferré de France lui-même. Deux raisons priment :

- La gestion des ITE par RFF date seulement de 2007, le transfert de cette compétence de la SNCF vers RFF, avec des écueils dans le transfert de connaissance,
- RFF n'a pas de visibilité sur la deuxième partie de l'ITE, gérée totalement par son propriétaire.

L'objectif de cette deuxième phase est triple :

- Déterminer les bases de données opportunes à l'identification des ITE en région Centre en identifiant leurs atouts et leurs lacunes,
- Définir la géométrie sommaire de ces ITE en plan : nombre de voies, longueur de la plus grande voie, qualité des voies.
- Réaliser le recensement des ITE sur le territoire, comprenant leur localisation mais aussi les trafics générés par celles-ci

Cette phase sera donc constituée de deux parties majeures, la première explicitant la méthodologie mise en œuvre pour effectuer le recensement, et la seconde donnant les premiers résultats de ce recensement.

1 Méthodologie du recensement.

1.1 Bases de données : lacunes et potentialités

Réaliser le recensement des ITE en région Centre nécessite des bases de données fiables, à jour et exhaustives. Les bases de données à la disposition de la DterNC ont chacune leurs faiblesses et leurs qualités, détaillées ci-après. Trois bases de données ont servi pour ce recensement :

- Le fichier excel fourni par RFF référençant l'ensemble des ITE actives ou résiliées (voir phase 1) depuis 2007 en région Centre
- La base de données IGN BD TOPO, permettant d'avoir à la fois les voies dites « de service » et les lignes principales du réseau,
- Googlemap, qui n'est pas manipulable avec les logiciels de géomatique, mais qui permet d'avoir des visuels intéressants grâce aux photos aériennes et aux prises de vue de GoogleStreetView

Par ailleurs, la définition du Réseau Ferré National (RFN) a été réalisée grâce à la base de données du SETRA. Ces données ne posent pas de problèmes notables et ne servent pas à identifier les ITE, mais seront utiles pour qualifier l'accès à l'ITE dans un second temps.

1.1.1 La base RFF

La base fournie par RFF recense l'ensemble des ITE sur la région Centre. Toutefois, cette base n'est pas géoréferencée. Seules l'adresse du siège de la société propriétaire des ITE, la commune de la gare de fret la plus proche et la ligne principale sur laquelle l'ITE est embranchée sont indiquées. Or ces trois données sont insuffisantes pour situer avec précision l'ITE :

- La société propriétaire de l'ITE peut tout à fait avoir son siège dans une autre commune que là où se situe l'ITE. Par exemple, l'ensemble des 50 ITE détenues par Axereal sont localisées dans cette base à Orléans, car le siège de la société est située à Orléans.
- La gare de rattachement peut être située à plusieurs dizaines de kilomètres de l'ITE,
- La ligne principale peut faire plusieurs centaines de kilomètres

Cette base de données est donc insuffisante pour effectuer la géolocalisation des bases de données. De plus, elle ne fournit aucune indication sur la géométrie des voies. Elle permet tout de même d'acquérir des informations intéressantes pour la caractérisation des ITE :

- Les tonnages annuels générés par l'ITE : cette donnée est récupérée par déclaration du propriétaire,
- Le propriétaire de l'ITE et son activité (céréales, industrie, etc)
- La ligne embranchante,
- Le statut de l'ITE : active ou résiliée

1.1.2 La base IGN BD TOPO

La BD TOPO est une base classique disposant d'un volet ferroviaire. La base « Voies de service » est utilisable dans le cadre de ce recensement. Le terme « Voies de service » est utilisé assez librement pour qualifier toutes les voies servant à effectuer des manœuvres, ou les ITE. Ses qualités sont :

- De permettre une géolocalisation précise des voies de service sur le territoire,
- D'être régulièrement mise à jour, les données datant de début 2013,
- De fournir la possibilité d'aborder la géométrie de la voie sommairement

Cette base de données est donc intéressante pour effectuer la géolocalisation des ITE, toutefois elle présente également des défauts :

- Toutes les voies de service ne sont pas des ITE. Les gares par exemple possèdent d'importantes voies de service pour effectuer leurs manœuvres. Des confusions peuvent être possibles,
- Certaines ITE ne figurent pas dans les voies de service pour une raison inconnue,
- Aucune description de l'ITE n'est fournie, seul l'écartement de la voie est indiquée, ce qui est inutile étant donné que la totalité du réseau de la région Centre est à écartement normal (1,435m),
- Enfin, le nombre de voies correspond rarement à la réalité observée *in situ* ou par photos aériennes.

1.1.3 Googlemap, geoportail et GoogleStreetView

Ces bases de données disponibles sur internet ne peuvent pas être traitées informatiquement à l'instar des autres bases étant donné que l'on n'a accès qu'à l'interface internet, et non aux bases « brutes ». Elles permettent d'avoir des visuels intéressants en photos aériennes et, lorsque la voie traverse une route, des visuels pour évaluer la qualité de la voie. GoogleStreetView est d'ailleurs la seule base qui permet d'effectuer un examen de la qualité de la voie.

Étant donné que cette base de données ne peut pas être exploitée par les outils de géomatique, un répertoire de photos prises sur GoogleStreetView a été réalisé pour cette étude.

1.1.4 Synthèse

Le tableau ci-après rassemble les avantages et inconvénients de chacune des bases de données évoquées ci-dessus :

Caractéristiques	Base RFF	Voies de Service, BD IGN TOPO	GoogleMap
Possibilité de géolocalisation	faible	Oui, mais avec des lacunes	Oui, mais rien n'est faisable automatiquement : laborieux
Date de la dernière actualisation	2013	2013	Entre 2010 et 2013
Etat des voies	Non	Non	Oui, si la voie est visualisable par GoogleStreetView
Longueur des voies, nombre de voies	Non	Oui, mais avec des lacunes	Oui, quand le visuel le permet
Propriétaire de l'ITE	Oui	Non	Parfois vérifiable avec GoogleStreetView, mais laborieux
Tonnage	Oui, en déclaratif	Non	Non
Convention active ou résiliée	Oui	Non	Non

A l'aide de ces bases de données, la DTerNC a constitué une base géolocalisée et enrichie des caractéristiques des voies. Cette base reconstituée permet d'avoir une première vue du patrimoine ferroviaire privé local, mais ne peut se substituer à des visites *in situ* s'il s'avère nécessaire d'avoir des informations supplémentaires sur une ITE précise.

1.2 Méthode d'analyse de la géométrie et de la qualité des ITE

Connaître la géométrie des ITE est primordiale pour connaître leurs potentialités en termes d'exploitation. Une ITE constituée d'une seule voie ne permettra pas de faire de manœuvres, sera donc plus difficile à exploiter pour le propriétaire de l'ITE, mais également plus difficile à accéder pour l'entreprise ferroviaire. La longueur de la plus longue voie indique de son côté la possibilité ou non pour la zone embranchée de faire des trains longs. Étant donné la variabilité des plans de voies, une typologie est proposée par la DterNC pour qualifier ces voies.

Le tableau suivant présente cette typologie :

	Typologie 1 : ITE à une seule voie	Typologie 2 : ITE à une seule voie mais éloignée	Typologie 3 : ITE simples mais avec au moins deux voies	Typologie 4 : ITE très complexe
Configuration Générale	Parallèle ou perpendiculaire à la voie principale	Une longue ITE, à voie unique mais pouvant faire plusieurs kilomètres.	Plusieurs ITE situées proches les unes des autres, pour des entreprises différentes.	Nombreuses ramifications, on cherche à équiper tout un secteur et non juste une ligne
Longueur des voies	<600m	>1,5km	<600m	Toutes les tailles
Modalités d'exploitation	Très contraignante pour l'exploitation (pas de manœuvres possibles)	Emplacement pour ICPE intéressant, car éloigné des axes de transport de voyageurs	Permet des manœuvres simples	Toutes les manœuvres sont possibles, facilités d'exploitation
Coûts d'usage	Peu coûteux	Plus coûteux en entretien, emprise foncière importante	Peu coûteux et permet une mutualisation	Patrimoine très cher à entretenir
Voie d'accès	Courte (<100m)	Plusieurs kilomètres	Courte ou moyenne (<1km)	Variable (de 100m à plus de 10km)
Niveau d'équipements de la 1ère partie de l'ITE (partie détenue par RFF)	Peu d'appareils de voie, accessible dans un seul sens	Peu d'appareils de voie, accessible dans un seul sens		Plusieurs appareils de voies, ITE accessibles dans les deux sens
Secteurs d'activité rattachés	Soit pour des silos, soit pour le BTP ou le recyclage	En général d'anciennes usines. RFF prend parfois à son compte les premiers km, notamment si ce sont les vestiges d'une ancienne ligne.	L'essentiel pour les céréales.	Gros industriel ou armée. Possibilité de reprise par la collectivité.

Cette typologie appelle plusieurs remarques. Les typologies 1 et 3 sont très similaires, cependant passer d'une seule voie à 2 ou 3 voies constitue un saut qualitatif important pour l'exploitation de l'ITE. Ainsi, une ITE constituée de plus d'une seule voie permet de réaliser des manœuvres, et d'exploiter la totalité de la ligne, notamment pour les silos de

céréales. Le décompte ayant été fait par image satellite, et certaines ITE ayant des voies très proches les unes des autres, il est possible que certaines ITE de type 3 soit comptabilisée en type 1. Par ailleurs, la typologie 2 est proche de celle 1. Toutefois, en règle générale l'existence d'un accès très long entre la zone embranchée et la ligne ferroviaire est inutile fonctionnellement dans le sens où elle ne permet pas de constituer des trains plus complexes, ou encore d'augmenter la longueur des trains, pour autant une telle voie est plus coûteuse à entretenir. Par ailleurs, étant donné les lacunes des bases évoquées dans la partie précédente, il est possible que certaines ITE identifiées comme de typologie 1 soit en réalité de typologie 3.

La qualité des ITE a été codifiée en 5 catégories, explicitées ci-dessous :

Qualité 0	Qualité 1	Qualité 2	Qualité 3	NR
Des bâtiments peuvent être construits sur la voie, ou une grande partie de la voie a été déposée	Voie très précaire, son utilisation peut devenir très rapidement impossible, ou nécessiterait des travaux de remise-à-niveau.	Voie modeste entretenue régulièrement NB : 2* signifie qu'elle est probablement « 2 », (trafic dessus) mais pas de visuel suffisant pour l'affirmer	Voie d'excellente qualité.	Les photos ne permettent pas d'avoir un avis.

L'examen de la qualité des voies a été entièrement réalisé à l'aide de GoogleStreetView. Nombre d'entre elles n'ont pas pu être examinées à cause du manque de données. L'ensemble des visuels ayant permis de déterminer la qualité des voies sont dans le répertoire photos joint à cette phase.

1.3 Limites du recensement

Le recensement effectué dans le cadre de cette étude présente plusieurs limites. Tout d'abord, celles dues aux limites des bases précédemment stipulées : bases parfois non concordantes, difficultés d'avoir des visuels de qualité, simplification des plans de voies ou encore la fiabilité relative des tonnages déclarés.

Par ailleurs, certaines simplifications ont été faites :

- Les ITE situées à Saint-Pierre-des-Corps n'ont pas été localisées très précisément sur la BDD Voies de Service de l'IGN. Le complexe ferroviaire de Saint-pierre-des-corps est un des plus complexes de France, avec plusieurs centaines de voies, comme le montre la photo du plan de voies ci-dessous. Positionner avec précision une ITE sur un plan de voies aussi complexe sans informations supplémentaires était beaucoup trop hasardeux. Ces ITE ne sont donc pas recensées avec la même précision que les autres, et leur géométrie n'a pas été indiquée.
- La récolte des données sur GoogleStreetView et GoogleMap tels que la géométrie ou les visuels n'a pas été réalisée pour les ITE résiliées. En effet, ces dernières sont très difficiles à trouver et pour beaucoup n'ont pas laissé de traces.

2 Résultats du recensement

2.1 Le conventionnement des ITE : explicitation et résultats.

Pour rappel, le statut « active » ou « résiliée » d'une ITE renvoie à la convention établie entre RFF et le propriétaire de l'ITE. Les enjeux de ce conventionnement sont multiples suivant les acteurs et doivent être explicités.

2.1.1 Résiliation d'une ITE : les conséquences pour RFF

Pour RFF, cela signifie que l'entretien de l'aiguille n'est plus couvert par la redevance perçue auprès du propriétaire de l'ITE. Cette redevance est calculée suivant la complexité de l'aiguille, la signalisation à son abord, etc. Elle est censée recouvrir l'ensemble des coûts de fonctionnement de l'aiguille. RFF a donc trois choix qui s'offrent à lui : déposer l'aiguille, ce qui peut être très coûteux, continuer à entretenir *a minima* l'aiguille, ou ne rien faire si la voie ne reçoit plus de train.

Ce dernier choix peut être pris lorsque la voie principale est en catégorie « UIC 7-9 SV », c'est-à-dire qu'elle ne reçoit que du trafic fret et que ce dernier est très faible. En fait le chargeur qui résilie la convention pouvait être le dernier utilisateur de cette ligne, auquel cas RFF peut faire le choix de ne rien faire. Cette décision impliquerait une forte dégradation de la ligne, avec notamment une baisse considérable de la vitesse admissible sur l'aiguille, lieu particulièrement dangereux pour la circulation ferroviaire¹. Cela indiquerait une probable fermeture de ligne à un horizon proche.

RFF peut entretenir *a minima* l'aiguille dans l'objectif de ne pas condamner la ligne à une fermeture ou une baisse considérable de la vitesse admissible. Cette solution peut être considérée à un horizon court, afin de repousser une véritable dépose. Plus la ligne sera circulée, plus l'échéance de la dépose sera courte.

Enfin, la dépose intervient soit après une période d'entretien *a minima*, soit très rapidement si le trafic est important. Toutefois, après les entretiens avec RFF il ne paraît pas clair que RFF ait une stratégie nationale ou même régionale à ce sujet, les décisions de dépose ou d'entretien ou d'abandon se font donc au coup par coup.

2.1.2 Résiliation d'une ITE : les conséquences pour le propriétaire de l'ITE

La résiliation de la convention liant le propriétaire de l'ITE et RFF peut entraîner une dépose complète des installations ferroviaires, avec reconstruction à la place d'une route pour améliorer la desserte routière du site, voire de bâtiments logistiques. Lorsque des entrepôts sont construits à la place de l'ITE, il n'existe clairement plus de possibilité de revenir en arrière. La route peut permettre une réversibilité modale, mais elle sera coûteuse. De toute manière, la compétence ferroviaire de l'entreprise résiliant sa convention sera trop vite perdue pour considérer cette alternative comme viable. Dans ces deux cas, on peut donc considérer que l'ITE est perdue.

Une résiliation peut amener le propriétaire de l'ITE à garder ses installations, sans entretien. Dans ce cas, la réversibilité peut être assurée, avec plus ou moins de difficulté selon le temps durant lequel l'ITE a été laissée en friche : la qualité des voies se dégrade en quelques années seulement.

Enfin, il est possible que le propriétaire de l'ITE continue à effectuer des entretiens minimaux sur son emprise afin de ne pas laisser dépérir son patrimoine, au cas où le fret

¹ Pour rappel, la catastrophe de Brétigny est consécutive à une aiguille défectueuse.

ferroviaire deviendrait plus compétitif que le mode routier. Toutefois, ce type de comportement est très rare.

Pour conclure, les ITE résiliées forment un sujet intéressant à bien des égards (réversibilité modale, valorisation du patrimoine ferroviaire entre autres), mais très difficile à analyser. La suite de l'étude portera exclusivement sur les ITE actives.

2.1.3 Les ITE actives : précautions à considérer

Les ITE actives doivent également être traitées avec précaution. Tout d'abord, parce que 57 % des ITE actives ne déclarent aucun trafic. L'état de la voie peut être en réalité très préoccupant, avec une dégradation avancée du patrimoine ferroviaire. Par exemple, celle utilisée par la compagnie Georgia Pacific¹ située à proximité de Gien est extrêmement vétuste, comme l'atteste l'illustration 1. Pour une société comme Georgia Pacific, la redevance d'une ITE peut passer inaperçue dans les comptes de l'entreprise. C'est pourquoi certaines entreprises continuent de payer le conventionnement de leur ITE tout en laissant à l'abandon la partie dont l'entretien leur incombe.



Illustration 1: ITE N°101 : accès à un important site industriel de Georgia Pacific. L'ITE est active mais impraticable

1 Société américaine transformant l'ouate de cellulose pour fabriquer du papier hygiénique.

L'illustration 2 représente la répartition sur l'ensemble de la région Centre des ITE résiliées ou actives. Les ITE résiliées identifiées sont issues de la base de données RFF de 2007. Cette base n'étant pas exhaustive, seule une partie est représentée.

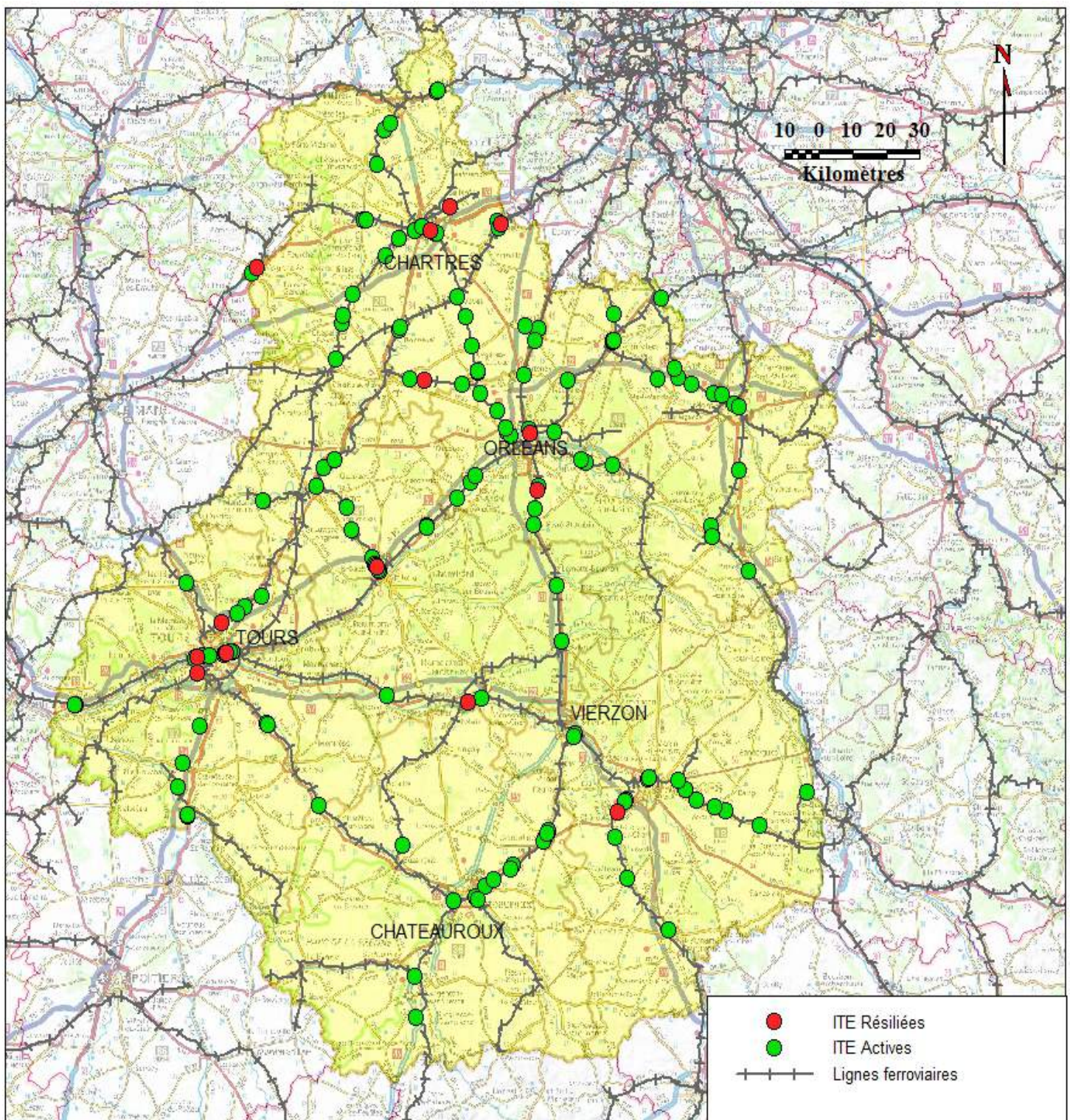


Illustration 2: Répartition des ITE selon leur conventionnement, réalisée par la DTerNC avec les sources RFF, BD TOPO, Gogglmap

2.2 La répartition des ITE par activités et par tonnages

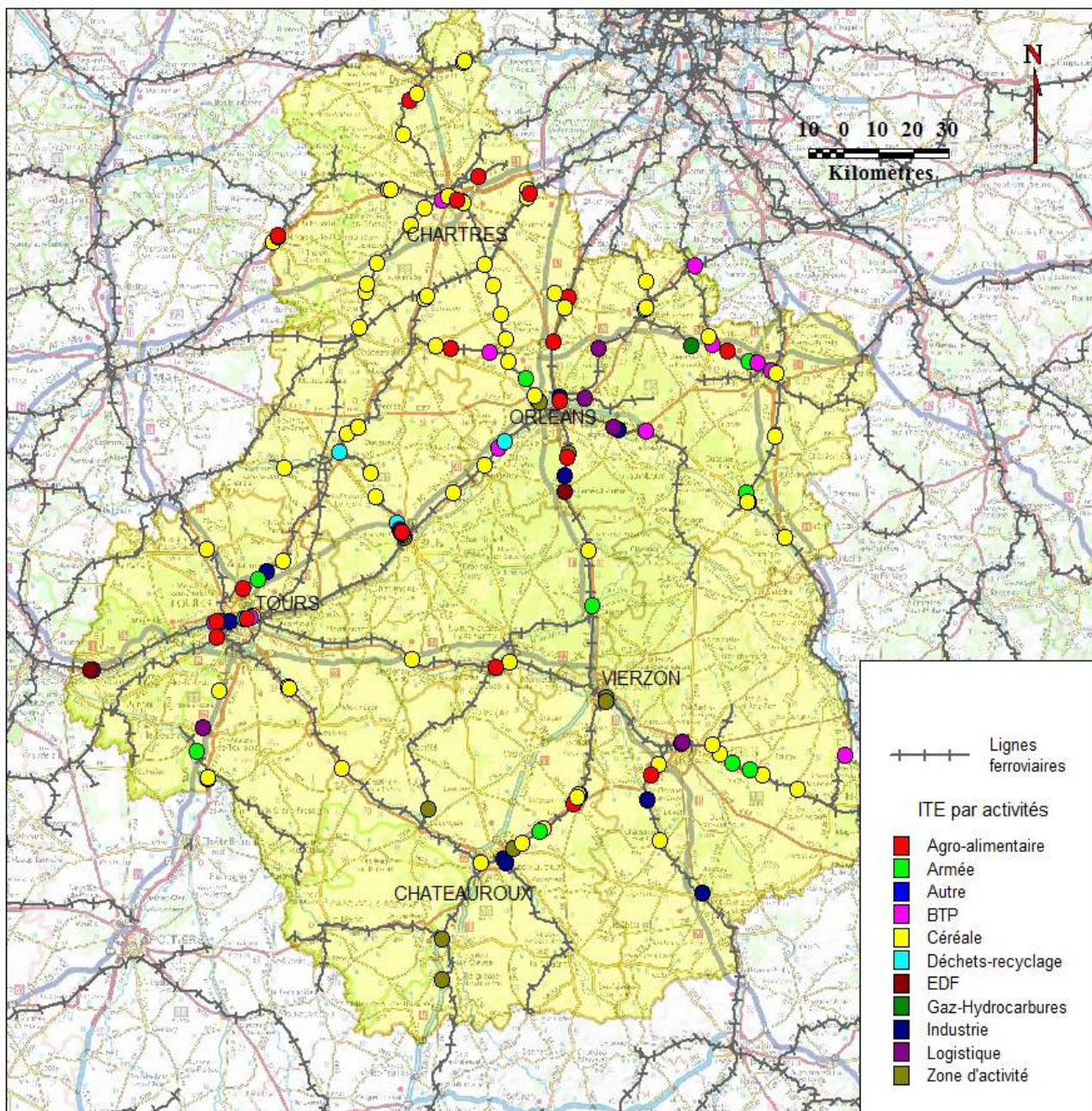


Illustration 3: Répartition des ITE par activités en région Centre, réalisée par la DTerNC avec les sources RFF, BD TOPO, Gogglemap

Les ITE en région Centre sont principalement des embranchements de silos de céréales. En deuxième position viennent les embranchements d'entreprises d'agroalimentaire. Le reste du patrimoine se répartit selon les autres activités de manière plutôt équitable. Le Tableau 1 permet d'avoir le nombre d'ITE selon la nature de la zone embranchée.

La répartition des tonnages est encore davantage déséquilibrée : 95 % des tonnages de la région sont issus des silos de céréales !

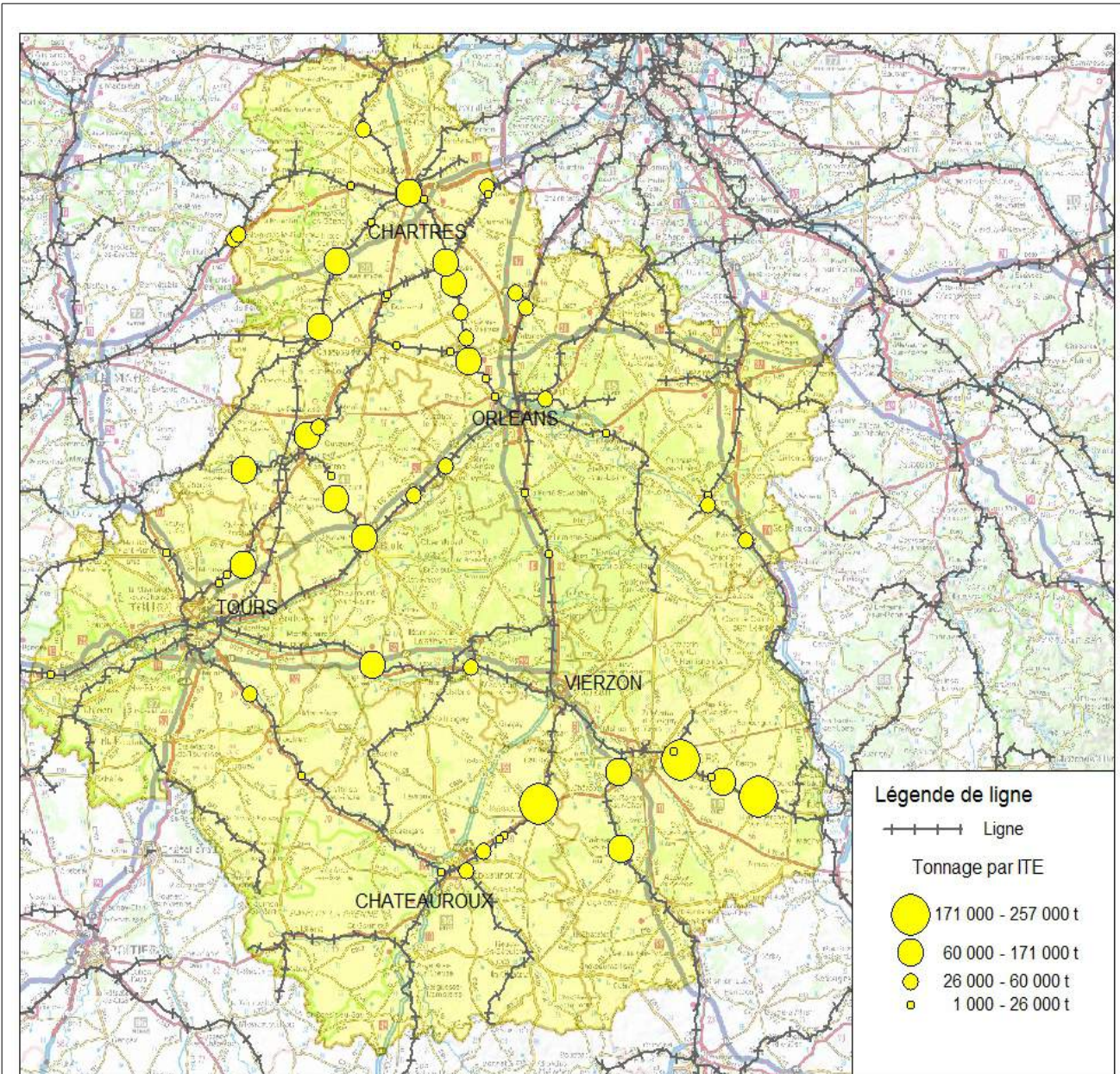


Illustration 4: Répartition des tonnages par ITE en région Centre, réalisée par la DTerNC avec les sources RFF, BD TOPO, Googlemap

On constate que certaines lignes du réseau comporte plusieurs ITE produisant un trafic important. La question de la saturation de ces lignes peut se poser. Elle sera abordée dans la phase 3, visant à évaluer les enjeux liés à la pleine exploitation des ITE. L'écrasante majorité des tonnages est issue des silos notamment parce que les autres activités ne fournissent aucun trafic. Le tableau suivant représente les ITE actives réalisant, ou non, du trafic.

Activités des ITE	ITE actives	ITE actives et générant du trafic	Tonnage annuel (minimum)	Pourcentage du total
Agroalimentaire	8			0%
Armée	9	5	27 502	1%
Autre	0			0%
BTP	14	2	28 000	1%
Céréale	74	52	2 790 743	95%
Déchets-recyclage	4			0%
EDF	3	3	3 000	0%
Gaz-Hydrocarbures	1			0%
Industrie	14	3	49 500	2%
Logistique	10	1	50 000	2%
Zone d'activité	16			0%
Total général	153	66	2 948 745	100 %

Tableau 1: Répartition des ITE selon leur activité et leur tonnage

Ces tonnages appellent quelques commentaires. Tout d'abord, la seule ITE logistique réalisant du trafic est en réalité un logisticien de céréales qui possède un silo, on reste donc dans l'activité céréalière. Ensuite, EDF déclare 1000 tonnes pour chacune de ses ITE, pourtant les voies n'existent pas dans les bases et n'ont pas été trouvées sur les photos aériennes. Enfin, aucune zone d'activité ne déclare de trafic, mais cela est peut-être dû à une erreur de déclaration. En effet, ces ITE sont détenues par des collectivités locales pour le compte d'entreprises privées. Il est possible que les entreprises embranchées ne déclarent pas leurs trafics au propriétaire de l'ITE. En tout cas le mode déclaratif est forcément moins adapté dans ce type de situation.

2.3 Géométrie et qualité de voies des ITE

Connaître la géométrie des ITE permet d'appréhender les possibilités offertes par celles-ci. Une ITE trop simple ne permettra pas de faire de manœuvres, ce qui peut poser des difficultés pour le remplissage du train, notamment pour les silos de céréales qui nécessitent au moins 2 voies (voir schéma). L'illustration 5 représente la répartition des ITE actives par typologie, le tableau suivant représente la ventilation des tonnages par typologie. Pour rappel, la détermination de la géométrie des voies n'a pas été faite pour les ITE résiliées.

Répartition par typologie

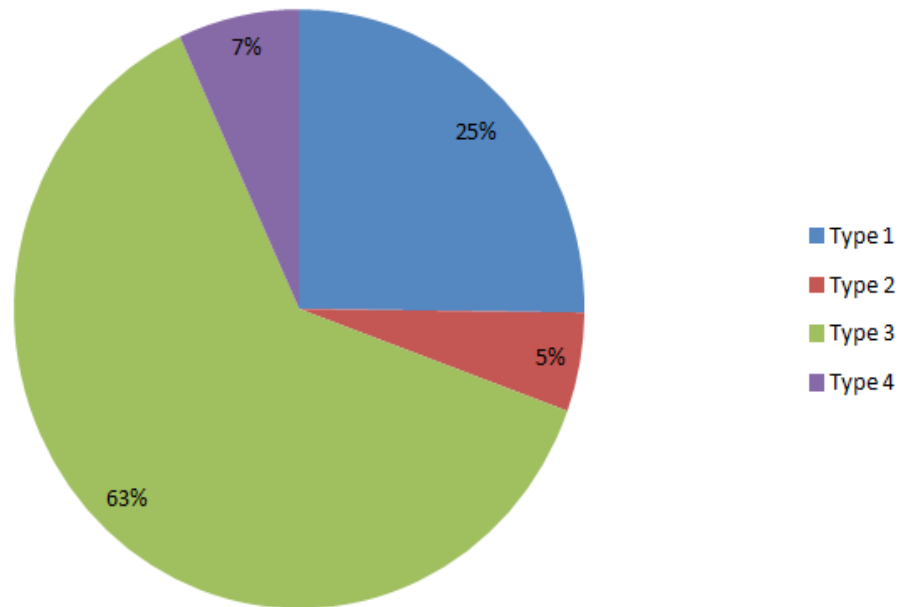


Illustration 5: Répartition des ITE par typologie, réalisée par la DTerNC avec les sources BD TOPO, Googlemap, geoportail.gouv.fr

La région Centre possède 25 % d'ITE de type 1. Ces ITE ont une géométrie très simple, voire trop simple et peuvent souffrir de cette configuration. Les ITE de type 2 sont relativement peu nombreuses, à peine 3 % du total, et sont en matière de ventilation du tonnage légèrement plus représentées (5% des tonnages). Le fait d'avoir une voie d'accès très longue n'est donc pas pénalisant. Enfin, les ITE de type 4, c'est-à-dire avec le plus haut niveau de complexité, permettant de réaliser de nombreuses manœuvres, de trier des wagons, et de desservir finement la zone recouverte par l'ITE, génèrent un trafic très faible. Ces ITE représentent moins de 1 % du total des tonnages générés par les ITE sur la région. Elles constituent pourtant 7 % de l'ensemble des ITE. La complexité des ITE n'est donc pas du tout un gage d'utilisation et de trafic élevé. La raison de cette faible activité tient au fait que ces ITE embranchent surtout des zones d'activité, des zones militaires ou des zones industrielles. Or ces dernières utilisent désormais massivement le mode routier pour transporter leurs marchandises. Les silos de céréales, principaux générateurs de trafics de la région, n'ont pas besoin d'une telle sophistication.

	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4
Tonnage (kt/an)	365	81	2360	4
Part dans le total des tonnages	13 %	3 %	84 %	<1 %
Proportion des ITE par types	25 %	5 %	63 %	7 %

L'examen de la qualité des voies réalisé grâce aux photos prises n'est pas exhaustif étant donné que les visuels n'étaient pas toujours accessibles. Les statistiques présentées ici ne sont donc pas *descriptives* car elles ne concernent qu'un échantillon des voies, mais *prédictives*. Par ailleurs, cet examen est sommaire et n'est qu'une première approche pour qualifier la qualité de la voie. Au total, ce sont 60 ITE qui ont pu être vérifiées par ce procédé, ce qui permet d'avoir une bonne fiabilité statistique. Par ailleurs d'autres ITE ont été qualifiées de 2*¹, s'ajoutant aux 60 ITE précédemment citées.

	Qualité 0	Qualité 1	Qualité 2	Qualité 3	Taille échantillon
Répartition des ITE	9 %	12 %	71 % (dont 37 points en 2*)	8 %	95
Répartition des ITE générant du trafic	6 %	5 %	79 % (dont 56 points en 2*)	10 %	63
Répartition des ITE céréalières	2 %	7 %	82 % (dont 47 points en 2*)	9 %	57
Répartition des ITE non-céréalières	21 %	18 %	53 % (dont 21 points en 2*)	8 %	38

Tout d'abord, on remarque que certaines ITE déclarent du trafic alors que leur qualité est de 0. Cela montre que les déclarations de tonnage ne sont pas toujours fiables. Par ailleurs, on constate que, les ITE de la région Centre sont en règle général en bon état de fonctionnement. Environ 80 % des ITE sont dans un état correct voire excellent, et sans surprise les ITE céréalières sont particulièrement en bon état.

En revanche, la situation est plus préoccupante pour les ITE non céréalières (ZAE, industries, agroalimentaires, etc). Environ 40 % d'entre elles sont de qualité médiocre ou mauvaise.

2.4 Synthèse

Le recensement des ITE, répertoriant leurs caractéristiques géométriques, qualitatives et de trafic, montre que la région Centre est pourvue de nombreuses ITE de bonne tenue. La géométrie relativement simple de la plupart des ITE n'est pas handicapante pour le type de trafics générés, c'est-à-dire les trains entiers de céréales.

En revanche, les autres activités, notamment industrielles, possèdent des emprises ferroviaires de qualité médiocre, ne générant aucun tonnage.

1 Pour rappel, la qualité « 2* » signifie que les visuels n'étaient pas accessibles pour l'ITE mais que des trafics étaient déclarés dessus.

Conclusion

Le trafic ferroviaire de marchandises est indissociable des ITE, pour autant les bases de données sont insuffisantes en la matière, voire même erronées. Deux raisons principales sont à avancer : d'une part la dégradation rapide du patrimoine non entretenu, rendant l'actualisation des bases de données délicate, et d'autre part la multitude de propriétaires des ITE, en particulier pour la deuxième partie des ITE. Toutes les bases de données sont donc à considérer avec circonspection et prudence.

Le travail de recensement réalisé ici ne peut être exhaustif car certaines ITE n'ont pas été trouvées (très peu) et des visuels n'ont pas toujours été accessibles. Toutefois, il permet d'avoir un degré de précision du patrimoine en termes d'emplacement et de connaissance géométrique suffisamment fin pour permettre des traitements statistiques. Cette base sera utilisée notamment pour élaborer les indicateurs de potentialités de la phase 4.

Par ailleurs, le recensement montre que les ITE les plus génératrices de trafic en région Centre sont celles les plus simples, c'est-à-dire celles des céréaliers : deux voies seulement, une longueur d'environ 500 mètres, en général à quelques mètres de la voie principale limitant ainsi l'entretien des voies d'accès. Au contraire, les ITE très complexes et parfois en parfait état détenues par des acteurs publics (Conseil Général ou des communes), par des industriels (Georgia Pacific) ou encore par l'armée restent totalement inutilisées.

Résumé de l'étude

Les Installations Terminales Embranchées (ITE) sont les portions de voies privées permettant de desservir directement les entreprises au réseau ferroviaire public. Elles permettent de faire circuler des trains directement du point de départ au point de destination, sans rupture de charge souvent pénalisante.

La connaissance de ces installations sur le territoire de la région Centre, en termes de géométrie, de localisation, ou de qualité, est insuffisante aux égards des enjeux engagés. L'objectif de cette étude commandée par la DREAL Centre au CEREMA est d'apporter un éclairage sur l'utilisation, la disposition et les perspectives des ITE en région Centre.

Cette étude est divisée en trois tomes :

- Le premier tome donne des clés de compréhension du transport ferroviaire de marchandises dans la région Centre, avec le rôle des ITE dans ce domaine.
- Le second tome établit la méthodologie et les résultats du recensement réalisé par le CEREMA des ITE de la région Centre.
- Le troisième et dernier tome établit, filière par filière, le contexte actuel des ITE et leurs perspectives en termes de report modal et d'économies de CO2. Il s'attache également à montrer les limites et les possibilités offertes par les lignes capillaires du réseau régional.