

Avec le soutien financier de



Enquête sur l'amélioration de l'offre ferroviaire en Lorraine

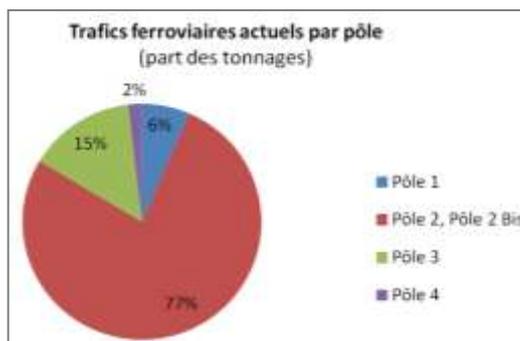
Synthèse

Novembre 2012



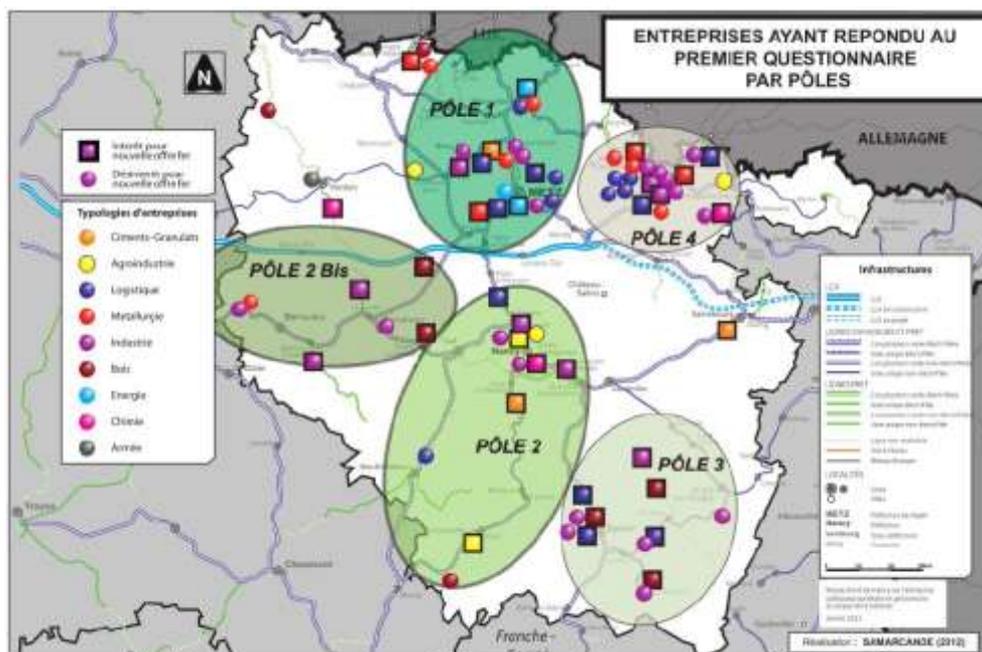
Le Grenelle de l'Environnement, l'émergence des considérations écologiques, l'augmentation prévisible des coûts énergétiques et de l'usage des infrastructures routières poussent à réfléchir au report modal vers les modes alternatifs, et en particulier, vers le ferroviaire. Parallèlement, la situation du transport ferroviaire est très préoccupante en particulier pour fret diffus. Alors que le fractionnement temporel et géographique des envois s'impose comme une tendance lourde, il apparaît donc nécessaire de réfléchir à de nouvelles solutions de reconsolidation.

Dans ce contexte, l'ORT2L a souhaité mener une étude visant à évaluer les attentes des chargeurs et des transporteurs et à identifier des possibilités techniques et commerciales de consolidation de trafics. Ce travail a été mené en deux temps : une enquête par emailing auprès de l'ensemble des entreprises régionales embranchées ou localisées sur une zone multimodale, des entretiens avec les entreprises qui se sont déclarées intéressées par la démarche.



L'enquête : 36 répondants intéressés par la démarche

L'enquête par emailing a concerné 194 entreprises majoritairement embranchées (mais dont les embranchements ne reçoivent pas nécessairement de wagons). A l'issue des relances téléphoniques, 80 questionnaires ont été renseignés. 36 répondants (45% du total) se sont déclarés intéressés par une amélioration de l'offre ferroviaire. Spatialement, les répondants peuvent être regroupés en cinq pôles de densité ferroviaire.



Les entretiens stratégiques : 33 entreprises engagées dans la démarche

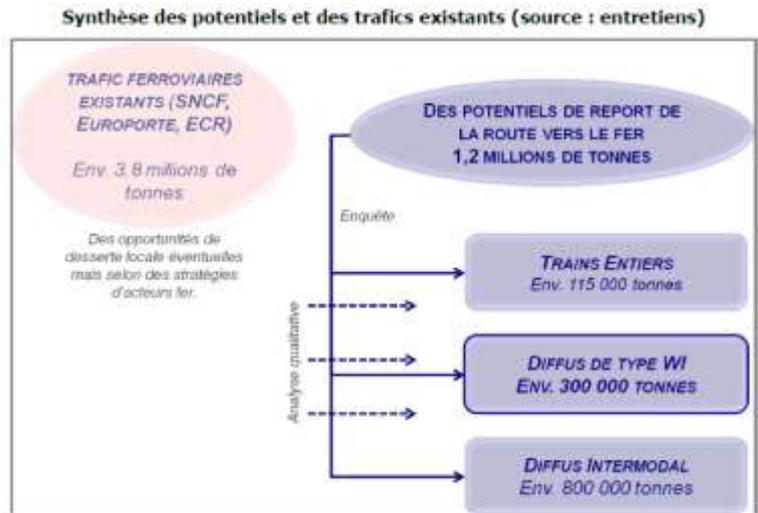
33 entretiens ont été réalisés. 16 des 33 entreprises interrogées sont utilisatrices du fer et ont accepté de fournir des informations sur leurs trafics qui représentent, en consolidé, un volume de près de 4 millions de tonnes/an¹ (essentiellement en trains entiers). Ces entreprises relèvent des filières traditionnellement utilisatrices du fer : principalement chimie, métallurgie, matériaux, production automobile et de véhicules de transports, logistique, bois-papier et se répartissent à 77 % dans les pôles 2 et 2 bis.

¹ ces trafics sont représentatifs uniquement des volumes ferroviaires actuels des entreprises qui ont accepté d'être interrogées dans le cadre spécifique d'une étude sur le fret ferroviaire de proximité

Potentiels de report modal : une logique de proximité pour des trafics conventionnels et/ou intermodaux

Si on exclut les trafics existants qui ne constituent pas le cœur d'une nouvelle offre ferroviaire de proximité et ne relèvent pas de la problématique des reports modaux, les potentiels détectés peuvent être classés en trois grandes catégories :

- Les potentiels relevant d'offres de type **trains entiers irréguliers ou saisonniers**.
- Les potentiels relevant d'offres de type **wagons isolés** pour lesquels un ou des OFP sont susceptibles d'apporter une innovation.
- Les potentiels relevant d'offres intermodales de type **transport combiné rail-route**. Ces potentiels recouvrent deux réalités assez différentes : des trafics intermodaux liés à la filière bois et des trafics de fret palettisés.



Les potentiels « trains entiers » : Ces trafics n'exigent pas techniquement la création d'un OFP. Non captés à ce jour en raison de leur caractère saisonnier, ils constituent toutefois un potentiel de report modal. En outre, certains de ces trafics correspondent en Lorraine à des flux courtes/moyennes distances et relèvent donc d'une logique de **shortlines**². Les potentiels détectés dans le cadre des entretiens concernent trois sites lorrains, pour un total d'environ 115 000 tonnes / an. Les principales origines / destinations de ces flux sont : les ports maritimes (Gand, GPM Dunkerque, GPM Havre), l'Ile de France, l'Allemagne.

Les potentiels de report modal « wagons isolés » : La captation de trafics diffus (wagons isolés) hors shortline est conditionnée par l'existence :

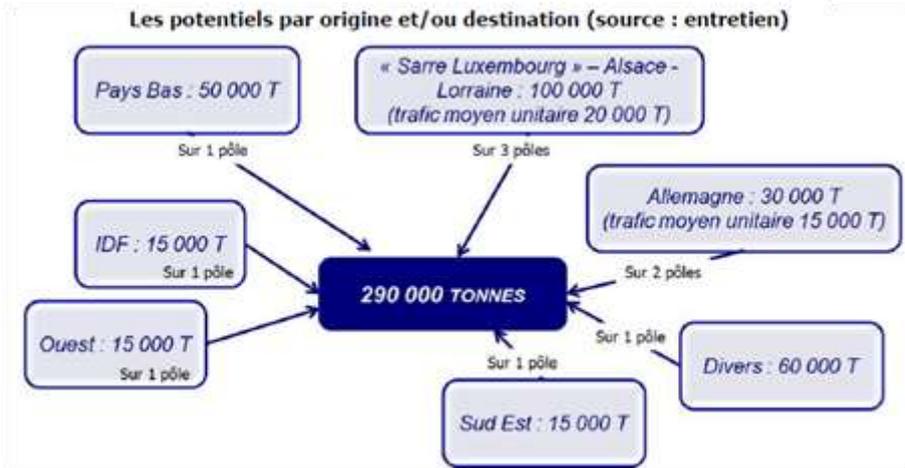
- d'une offre de desserte locale en Lorraine mais qui devra également être effective à l'autre bout,
- d'un point de consolidation constituant la base opérationnelle de l'OFP et l'interface avec les EF longue distance partenaires,
- d'un plan de transport « longues distances » national.

En fonction des potentiels, deux schémas correspondant à deux hypothèses peuvent être envisagés :

Hypothèse 1	Hypothèse 2
<p>Les potentiels, regroupés sur un point de consolidation, sont suffisants pour mettre en œuvre des trains d'axes sur une destination ou origine donnée et ce selon une fréquence pertinente pour les chargeurs (plusieurs fois par semaine).</p> <p>Le passage par un hub national n'a dès lors pas lieu d'être.</p>	<p>Les potentiels, regroupés sur un point de consolidation, ne sont pas suffisants pour mettre en œuvre des trains d'axes sur une destination ou origine donnée, selon une fréquence pertinente pour les chargeurs (plusieurs fois par semaine).</p> <p>Le passage par un hub national est, dès lors, indispensable. La Lorraine présente l'opportunité remarquable de compter deux points de consolidation: le triage de Woippy, pour Fret SNCF et le triage de Lérouville où sont présentes les autres EF</p>

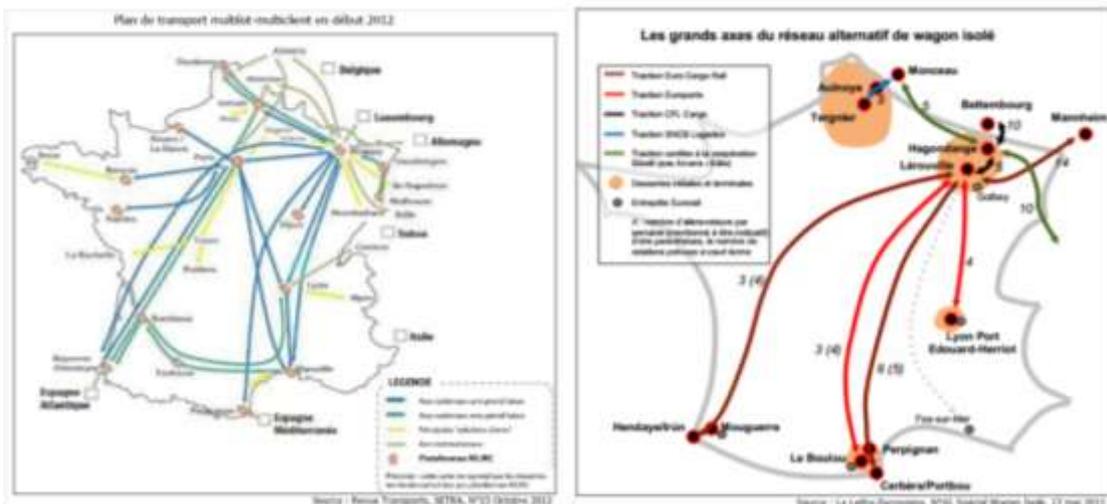
² acheminement bout en bout réalisé par une entreprise ferroviaire locale n'intervenant que sur des distances courtes à moyennes

Le potentiel identifié s'élève à environ **290 000 t/an**. Il est généré par 9 sites dont deux relèvent d'entreprises prêtes à être pilotes (sans volonté toutefois d'entrer au capital de l'OFP pour l'une d'entre elles). Ces entreprises peuvent être considérées comme des chargeurs. Les principales origines / destinations de ces flux sont : l'ensemble « Sarre-Luxembourg », l'Alsace et la Lorraine ; l'Allemagne, le Sud-Ouest, l'Ouest, l'Ile de France et les Pays-Bas. A ces destinations s'ajoute un ensemble « divers » de flux géographiquement diffus.

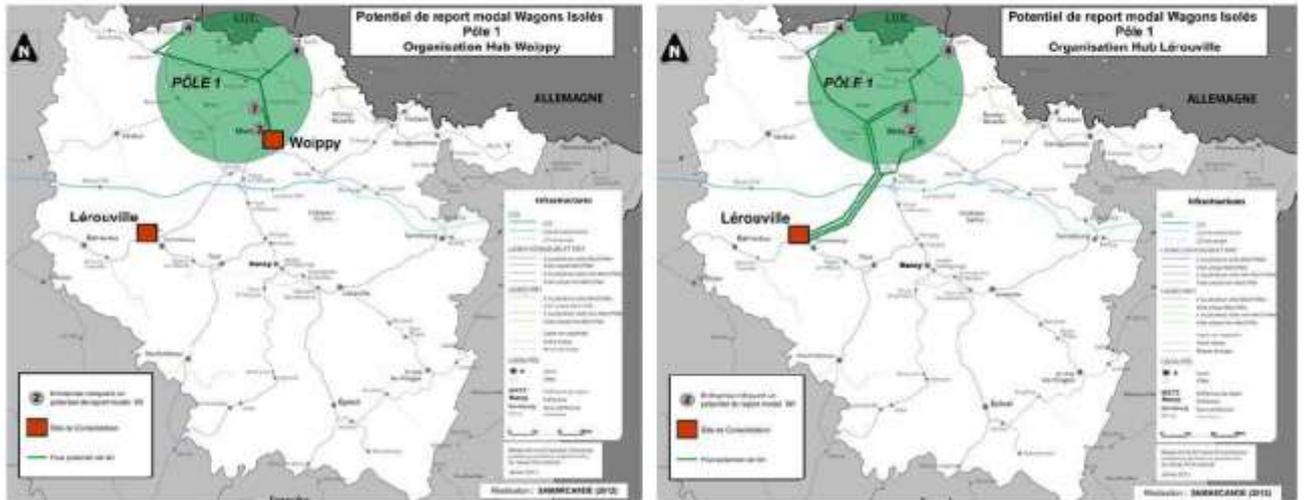


La majorité des flux sont des flux d'expéditions. Les potentiels identifiés sont donc très déséquilibrés. Par ailleurs, le fractionnement des flux, souhaité par l'ensemble des acteurs et les volumétries évoquées par les répondants ne permettront pas d'envisager la constitution de trains entiers partant directement d'un point de consolidation OFP. **Il sera ainsi nécessaire de raccorder ces points de consolidation OFP à des grands réseaux nationaux** : en l'espèce le MLMC de la SNCF (via Woippy) et le réseau des « entreprises privées » organisé à ce jour autour du hub de Lérouville. La situation pourrait être un peu différente pour les flux courtes/moyennes distances (Grande Région, Alsace voire Ile de France).

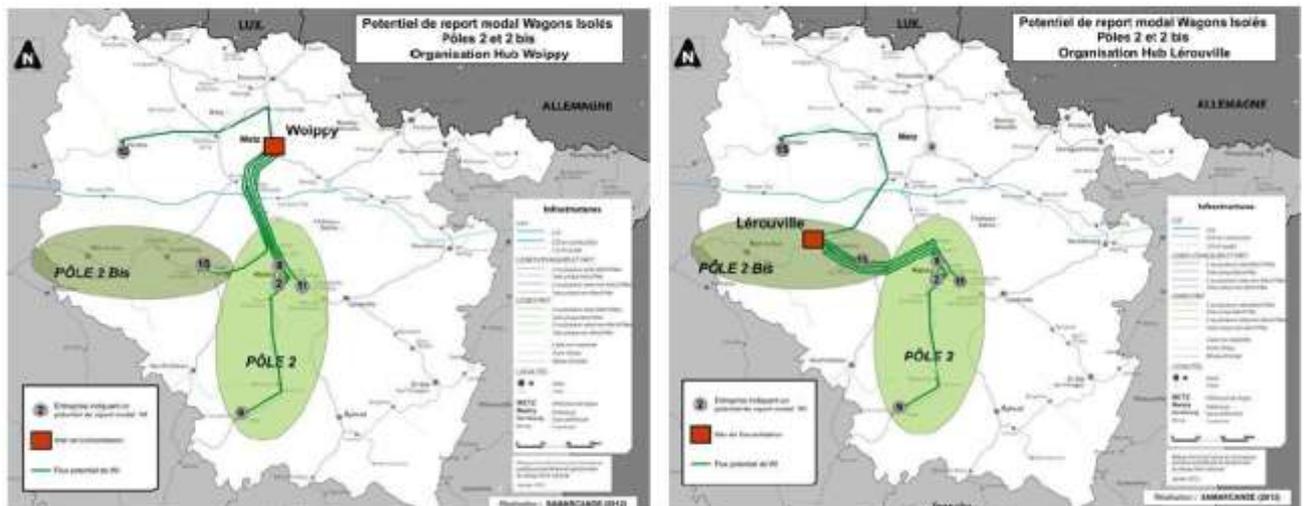
Les destinations attendues par les répondants sont compatibles avec l'organisation actuelle du MLMC (Alsace, Ile de France, Ouest, Sud Est). Parallèlement, certaines destinations identifiées ne sont actuellement pas desservies par les opérateurs ferroviaires privés (Alsace, Ile de France, Ouest), mais le réseau est actuellement en cours de développement.



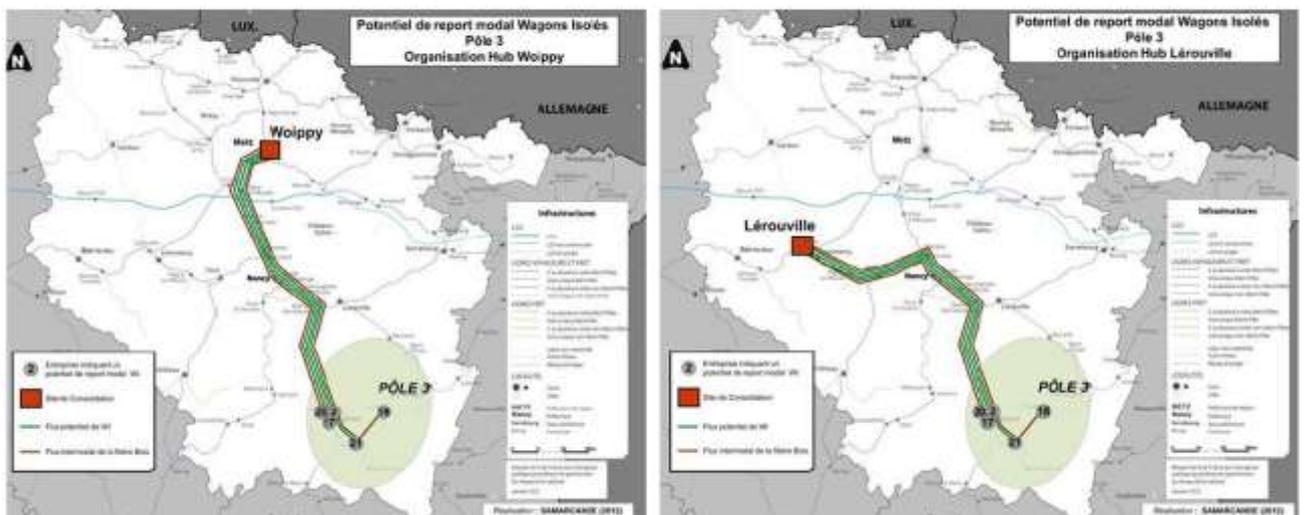
Organisations possibles des dessertes ferroviaires dans le pôle 1



Organisations possibles des dessertes ferroviaires dans les pôles 2 et 2 bis

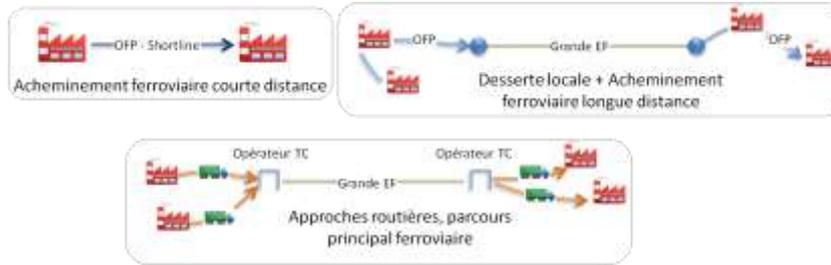


Organisations possibles des dessertes ferroviaires dans le pôle 3



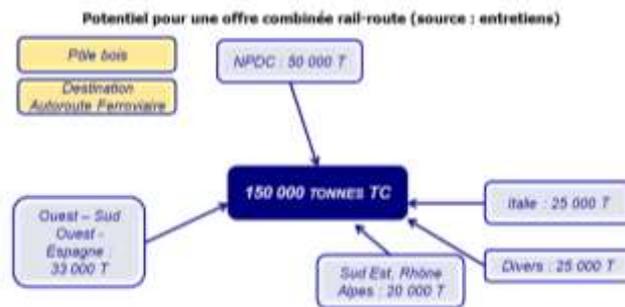
Les potentiels de report intermodaux : Par nature, le transport combiné rail-route n'exige pas la création d'un OFP. En effet, les approches vers le terminal de transbordement s'effectuent dans ce cadre par camion. Dès lors, le transport combiné n'exige pas non plus que les prospects soient embranchés.

Schéma d'organisation en fret conventionnel et en transport combiné rail-route (TC)



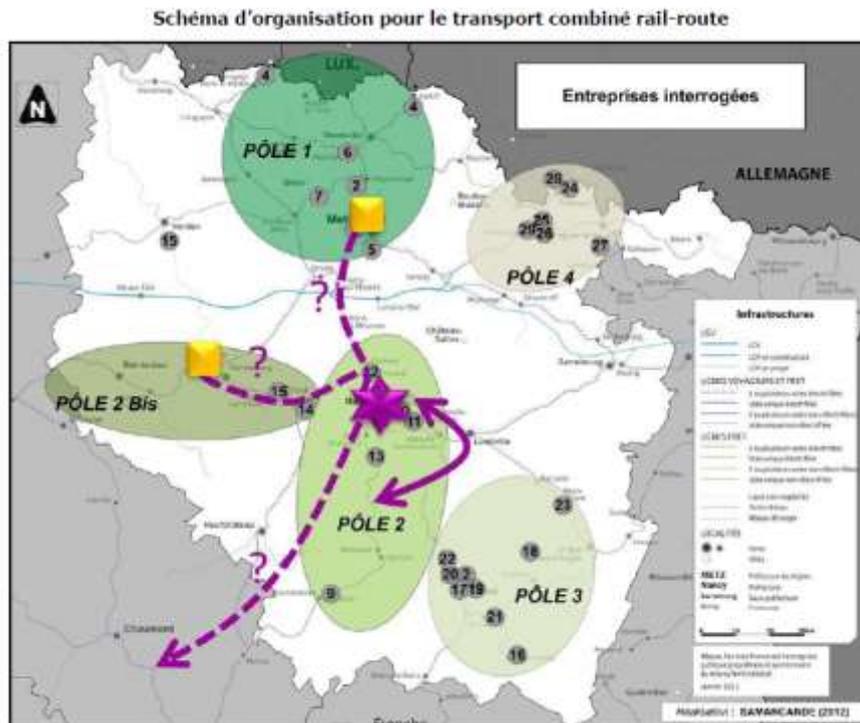
Réalisation Samarcande, 2012

Au total sur notre échantillon, le potentiel de flux pouvant bénéficier d'un report modal en faveur du transport combiné est d'environ 800 000 tonnes / an. Si on exclut les potentiels liés à la filière bois sensible à un acteur, le potentiel pour une offre de transport combiné « classique » est donc d'environ 150 000 tonnes / an. Ce potentiel se répartit sur plusieurs axes selon une logique de trafics par axe compris entre 20 000 tonnes (Rhône, Sud-Est) et 50 000 tonnes (Nord-Pas de Calais).



De manière traditionnelle, on considère qu'une relation de transport combiné rail-route n'est attractive que si elle propose au minimum 3 fréquences par semaine par destination (soit environ 120 000 à 150 000 tonnes par destination). En regard de cette référence et des potentiels issus de notre échantillon, aucune destination ne permet d'ouvrir une ligne de transport combiné directe depuis un chantier lorrain. Dès lors deux scénarios, correspondant à deux hypothèses, sont envisageables :

Scénario 1	Scénario 2
<p>Une analyse plus large du potentiel fait apparaître des trafics suffisants pour ouvrir des lignes directes.</p> <p>Un OFP pourrait prendre en charge les manœuvres ferroviaires internes au chantier de transport combiné (reconstitution de trains).</p>	<p>Les potentiels par destination demeurent insuffisants pour envisager des trains d'axes. Il est dès lors nécessaire de consolider ces trafics combinés avec d'autres trafics.</p> <p>Dans ce cas, l'OFP (qui peut parallèlement être en charge de manœuvres ferroviaires internes au terminal) peut également être en charge des approches ferroviaires entre le terminal et un point de consolidation national (Woippy et/ou Lérouville).</p>



CONCLUSIONS

Des potentiels avérés, sur des Origines / Destinations accessibles

- ☑ L'étude a permis de détecter des potentiels de reports modaux.
- ☑ La volumétrie globale et la volumétrie par Origine / Destination, indiquent la nécessité de se raccrocher à un ou des plans de transport nationaux (Woippy ou Lérrouville) à partir desquels sont actuellement desservies tout ou partie des O/D attendues (Allemagne - hors Sarre- et Pays-Bas, Ile de France, Ouest et Sud-Ouest français).

La question de la desserte locale et du « dégroupage » à l'autre bout demeure toutefois posée.

- ☑ Les attentes portent également sur des acheminements de courtes distances qui pourraient être pris en charge intégralement par un opérateur ferroviaire de proximité selon un principe de short lines.
- ☑ La configuration spatiale des potentiels dessine des points primaires de consolidation autour de Nancy, d'Epinal – Golbey et de Metz ou Hagondange.

Des fonctionnalités complémentaires

- ☑ L'étude montre que la captation des flux diffus peut passer par deux grands redéploiements : celui du transport ferroviaire conventionnel wagons isolés et celui du transport intermodal rail-route. Ces deux logiques pourraient s'interpénétrer avec un OFP prenant en charge les manœuvres ferroviaires sur le chantier combiné rail-route et, au moins en période de montée en puissance, acheminant des bouts de trains vers un hub de consolidation.

Un OFP nécessairement EF

- Hors cas spécifique d'un OFP qui travaillerait sous certificat de sécurité d'une grande EF, l'opérateur de proximité devra en Lorraine être lui-même une entreprise ferroviaire avec licence et certificat de sécurité car il devra pouvoir circuler sur le Réseau Ferré National (RFN).

Une inévitable prise de risque

- L'étude a montré le caractère remarquable de la situation lorraine qui dispose encore d'importants moyens ferroviaires, où toutes les entreprises ferroviaires opèrent, où Eurorail est très actif comme « logisticien ferroviaire » et où, surtout, les chargeurs et les transporteurs sont en attente d'une nouvelle offre et sont prêts à se mobiliser pour sa construction. Parallèlement, les potentiels détectés lors des enquêtes et des entretiens demeurent déclaratifs et une prise de risque existe. La poursuite de la réflexion devra dès lors aller dans le sens à la fois : de la construction d'une stratégie et d'un cadrage plus fin des fonctionnalités, d'investigations plus techniques sur la faisabilité et de la construction d'outils partenariaux pour la création d'une offre et éventuellement d'un nouvel opérateur.