

Avec le soutien financier de



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

Octobre 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. Les plans successifs mis en place par l'opérateur historique ont conduit à des restrictions importantes de l'offre. De nouveaux opérateurs se sont développés mais essentiellement sur le segment des trains entiers. Les wagons isolés et la captation du fret diffus ont été particulièrement touchés par les politiques de retour à l'équilibre menées par l'opérateur historique.

A l'intersection de l'artère Est Ouest (Paris – Europe de l'Est), un des axes ferroviaires européens les plus importants, et du sillon lorrain (Luxembourg - Metz - Nancy) qui se prolonge sur la ligne Toul - Dijon, puis l'axe Saône – Rhône, la Lorraine bénéficie d'un positionnement ferroviaire remarquable.

Le MLMC (Multilots - Multiclients) confirme ce positionnement remarquable. Contrairement à d'autres régions, la Lorraine conserve un rôle d'articulation majeur. Ce rôle d'optimisation du réseau SNCF via Woippy se retrouve également chez les opérateurs privés via le hub de Lérouville opéré par Eurorail en partenariat avec Europorte, SNCB - OSR, DB-ECR.

Le positionnement ferroviaire de la Lorraine n'est en revanche plus valorisé aujourd'hui en transport combiné rail-route.

En regard de cette situation, les trafics ferroviaires traditionnels et très massifiés sont assez bien captés. Mais la question des reports se pose pour des segments sur lesquels le fer est modeste : grande distribution, flux diffus des entreprises industrielles, bois....

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.

La montée en puissance du concept d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP), promu par le rapport Chauvineau puis par le Grenelle de l'Environnement et l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire, constitue une avancée et pourrait renouveler les modes de production. Ce concept pourrait être décliné en Organisateur de Fret de Proximité introduisant la possibilité d'approches routières et de solutions multimodales¹.

La faisabilité d'une nouvelle offre ferroviaire de proximité suppose d'analyser le fonctionnement des filières et des chaînes logistiques qui sous-tendent le recours aux différents modes de transport. Les choix modaux sont en effet d'essence fondamentalement privée et relèvent de la stratégie des entreprises industrielles et commerciales, des transporteurs et des logisticiens.

Dans ce contexte, l'ORT2L a souhaité mener une étude visant à :

- **Apporter des éléments de connaissance sur le fer en région et sur l'usage (ou non) de ce mode par les entreprises embranchées,**
- **Évaluer les attentes des entreprises quant à une nouvelle offre qui, si elle se met en place, requerra un engagement du tissu économique,**
- **Identifier des possibilités techniques et commerciales de consolidation de trafics,**
- **Apporter à l'ORT2L et au groupe de travail des éléments permettant de se déterminer sur la suite de la démarche et sur des actions à engager.**

L'étude s'articule autour de deux phases appelant deux méthodologies :

¹ Il n'existe pas de définition totalement normée des termes : opérateurs ferroviaires de proximité, organisateur ferroviaire de proximité,... La notion d'opérateur implique généralement l'idée d'un acteur détenant des moyens opérationnels de traction ferroviaire (conducteurs, locomotives *a minima*). L'organisateur relève pour sa part plus du métier de commissionnaire. Il joue donc un rôle d'ensemblier ou de logisticien concevant des acheminements puis travaillant avec des opérateurs. Cet acteur peut associer des prestations logistiques à ces acheminements et être en capacité de construire à la fois des acheminements purement routiers ou purement ferroviaires et/ou intermodaux. Dans tous les cas, un opérateur de proximité sera nécessaire qu'il s'agisse d'un transporteur pour des solutions intermodales ou d'un OFP (opérateur ferroviaire de proximité) voire d'une entreprise ferroviaire (EF) pour des solutions de fer conventionnel de type « wagon isolé ».

- **Une première phase d'enquête auprès de l'ensemble des entreprises régionales embranchées ou localisées sur une zone multimodale,**
- **Une seconde phase d'entretiens avec les entreprises qui se sont déclarées intéressées par la démarche.**

Sommaire

1.	Phase 1 : enquête auprès des entreprises embranchées	5
1.1.	Les supports de l'enquête.....	5
1.2.	L'échantillon	5
1.3.	Le type d'enquête	7
1.4.	Un peu moins de la moitié des entreprises sont intéressées par la démarche.....	7
1.5.	Les tonnages ferroviaires actuels	Erreur ! Signet non défini.
2.	Phase 2 : entretiens auprès des entreprises adhérant à la démarche	13
2.1.	Les répondants.....	13
2.2.	Trafics ferroviaires actuels.....	14
2.3.	Les caractéristiques techniques des ITE	16
3.	Phase 2 : Potentiels de report modal.....	18
3.1.	Les potentiels « trains entiers »	18
3.2.	Les potentiels de report modal « wagons isolés »	19
3.2.1.	Courte et longue distance : deux fonctionnalités à reconnecter	19
3.2.2.	Caractéristiques des flux identifiés	21
3.3.	Les organisations possibles.....	22
3.4.	Un OFP nécessairement EF.....	24
3.5.	Les organisations possibles par pôle	25
3.5.1.	Organisations possibles du pôle 1	25
3.5.2.	Organisations possibles des pôles 2 et 2 bis	25
3.5.3.	Organisations possibles du pôle 3	25
3.5.4.	Organisations possibles du pôle 4.....	26
3.6.	Les potentiels de report intermodaux	30
4.	CONCLUSIONS	33
	Des potentiels avérés.....	33
	Des potentiels sur des Origines / Destinations accessibles	33
	Des fonctionnalités complémentaires	34
	Un OFP nécessairement EF.....	34
	Une inévitable prise de risque.....	35
	ANNEXE 1	37
	ANNEXE 2	38

1. Phase 1 : enquête auprès des entreprises embranchées

L'enquête menée auprès des entreprises embranchées et/ou des entreprises localisées sur des zones embranchées répond à deux objectifs :

- Un objectif de sensibilisation à une démarche visant à améliorer la compétitivité du transport ferroviaire en région et, dans ce cadre, à étudier la faisabilité d'une offre de transport ferroviaire de proximité,
- Un objectif d'identification d'entreprises intéressées par cette démarche et prêtes à fournir des informations plus précises dans la phase ultérieure d'entretiens.

1.1. Les supports de l'enquête

Au regard des objectifs, l'enquête s'est appuyée sur :

- Une lettre de présentation et de sensibilisation signée conjointement par le Vice-président du Conseil Régional de Lorraine, le Président de l'ORT2L, le Directeur de la DREAL Lorraine (courrier présenté en Annexe 1 de ce rapport),
- Un questionnaire court invitant les entreprises à indiquer leurs trafics ferroviaires actuels, leur intérêt pour une nouvelle offre ferroviaire de proximité et la personne à recontacter dans le cadre de la phase d'entretiens.

QUESTIONNAIRE

1. Utilisez-vous le transport ferroviaire pour tout ou partie des flux de votre (vos) site(s) lorrain(s) ?

oui

non

si non pourquoi, expliquez :

.....

2. Si une nouvelle offre ferroviaire de proximité était mise en œuvre en Lorraine, seriez-vous intéressé ?

oui

→ (reportez-vous à la question 3)

non

→ (merci de renseigner le cadre A et de nous retourner le questionnaire à l'adresse indiquée)

3. Pour quel tonnage annuel ? tonnes / an

4. Pouvez-vous indiquer, au sein de votre entreprise, la personne à recontacter dans le cadre de notre démarche :

Monsieur/ Madame

Téléphone :

Adresse mail :

Cadre A

Entreprise :

Adresse (de l'entreprise ou du site concerné) :

.....

Activité :

1.2. L'échantillon

- L'échantillon a été construit sur la base du fichier fourni par l'ORT2L, reprenant :
 - la liste des entreprises sous convention d'embranchement avec RFF,
 - une liste d'entreprises dont la convention a été récemment résiliée,

- une liste d'entreprises du secteur « bois » embranchées ou non embranchées,
 - la liste des entreprises associées à ce stade à la démarche et au groupe de travail sur le fer.
- **Le fichier source comprend 202 sites.**

Parmi ceux-ci, certains correspondent :

 - **à des ITE sous convention et recevant/expédiant des wagons** (que nous désignerons comme ITE actives dans la suite de ce rapport),
 - **à des ITE sous convention mais ne recevant/expédiant plus de wagons** (que nous désignerons comme ITE non actives dans la suite de ce rapport),
 - **à des ITE résiliées.**
 - Les ITE sont désignées, dans ce fichier, par l'entité signataire de la convention d'embranchement avec RFF. Cette entité peut être :
 - une entreprise (industrielle, commerciale, de transport et logistique),
 - un gestionnaire de zone (EPCI, administration militaire notamment). Dans ce cas, l'entreprise utilisatrice ou susceptible d'utiliser le fer est un sous-embranché de ce gestionnaire. Elle ne signe pas de convention d'embranchement. Elle ne figure pas dans le fichier source. Il a donc été nécessaire de contacter ces entités afin d'identifier leurs sous-embranchés et de les réintégrer dans l'échantillon. Les schémas qui suivent explicitent les termes d'embranché et de sous-embranché.

Le statut d'embranché et de sous-embranché



Les investigations menées ont donc fait évoluer le fichier source. Certaines entreprises ont également été retirées de ce fichier (sites fermés ou ne générant plus aucun flux).

- **Au total, 194 entreprises et acteurs économiques ont été contactés, pour un total de 183 ITE.** Ce décalage s'explique par la présence de sous-embranchés dans la nouvelle base, plusieurs sous-embranchés correspondant à 1 ITE de zone sous convention.

1.3. Le type d'enquête

- En accord avec le comité de pilotage, il a été décidé de procéder à une enquête par **e-mailing**.
Pour ce faire, les membres du groupe de travail ont fourni des contacts (56). Les autres entreprises ont été appelées afin d'identifier les coordonnées du destinataire. Le choix a été de cibler : en premier lieu, les directeurs (entreprise ou site) puis, à la demande éventuelle de ces derniers ou sur recommandations du groupe de travail, les responsables des activités de transport et logistique.
Lorsqu'il n'a pas été permis d'identifier le nom et les coordonnées mail du destinataire, le questionnaire et le courrier ont été adressés par voie postale au directeur de l'entreprise ou du site.
- A l'issue de la campagne d'e-mailing et d'envois postaux, les entreprises ont toutes été recontactées, parfois plusieurs fois, par téléphone.
- L'enquête s'est déroulée au total sur 2,5 mois.

1.4. Un peu moins de la moitié des entreprises sont intéressées par la démarche

- A l'issue des relances téléphoniques effectuées, **80 questionnaires ont été renseignés, soit un taux de retour de plus de 40%**.
- Parmi ces 80 répondants :
 - 27 répondants (41% du total) sont actuellement utilisateurs du fer,
 - 39 acteurs (59% du total) ne sont pas utilisateurs du transport ferroviaire,
 - 14 acteurs n'ont pas renseigné cette question.

Nombre d'utilisateurs / non utilisateurs du fer dans l'échantillon

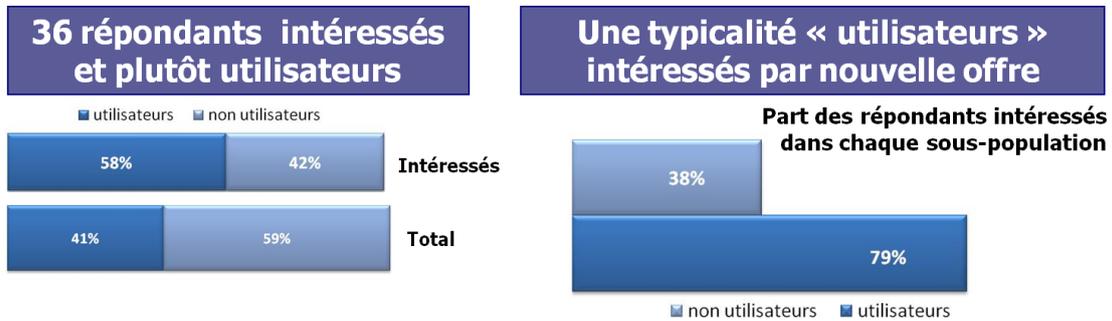


- **36 répondants** (45% du total) se sont déclarés intéressés par une amélioration de l'offre ferroviaire, contre **44 répondants** (55%) non-intéressés.



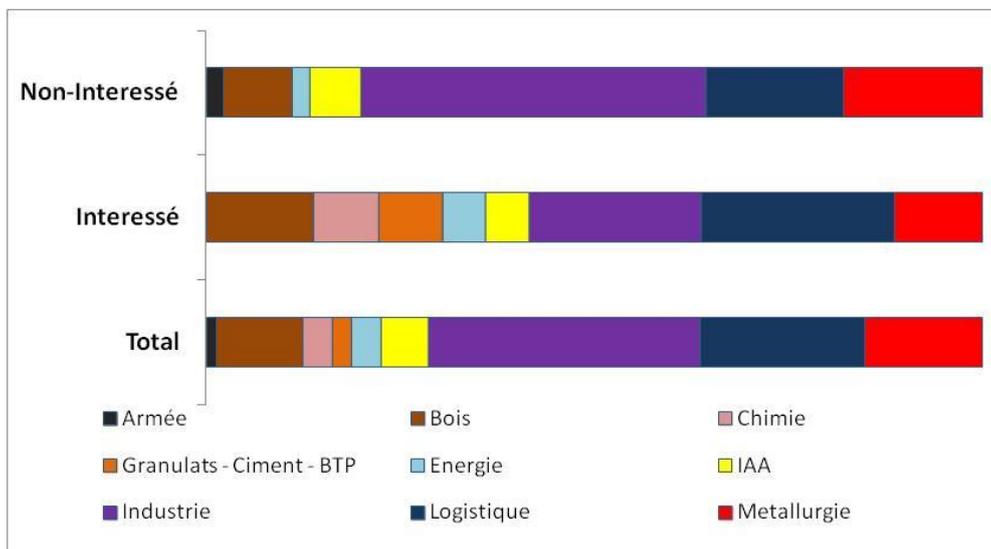
Sur les 36 répondants intéressés par l'amélioration de l'offre ferroviaire :

- **58%, soit une majorité, sont actuellement utilisateurs du transport ferroviaire. Les utilisateurs du transport ferroviaire sont donc, en proportion, plus présents au sein de l'échantillon des entreprises intéressées par la démarche qu'au sein du fichier mère donc de la population totale concernée par l'enquête,**
- 42% ne sont pas utilisateurs du transport ferroviaire.

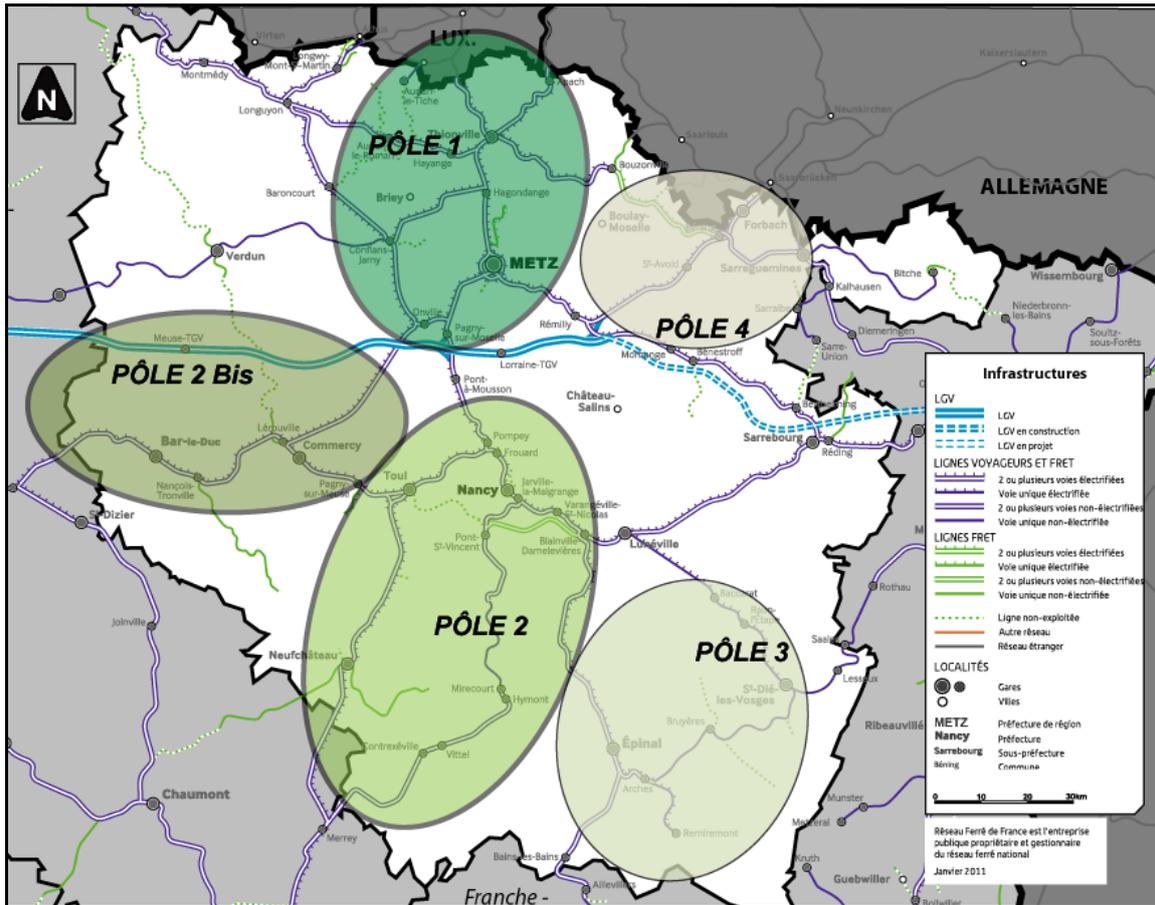


- L'inverse est également vrai, puisque 79% des acteurs utilisateurs du transport ferroviaire se déclarent intéressés par une nouvelle offre ferroviaire alors que les répondants intéressés ne forment, au niveau global, que 45% de l'échantillon.
- On observe également une typicalité en matière d'activités. Ainsi les répondants des **filières « Bois », « Chimie », « Granulats », « Energie » et « Logistique »** sont plus nombreux dans l'échantillon des répondants intéressés que dans l'échantillon global, comme le montre le graphique ci-dessous.

Typologie des entreprises ayant répondues à l'enquête



- Les répondants peuvent être regroupés en **5 pôles de densité ferroviaire**. La carte ci-dessous présente ces 5 pôles :



Les pôles 1 (24% des entreprises répondantes) et 4 (26% des répondants) présentent le plus grand nombre d'entreprises ayant répondu.

Les pôles 2 et 2 bis cumulés représentent 24% des répondants, avec 19 entreprises.

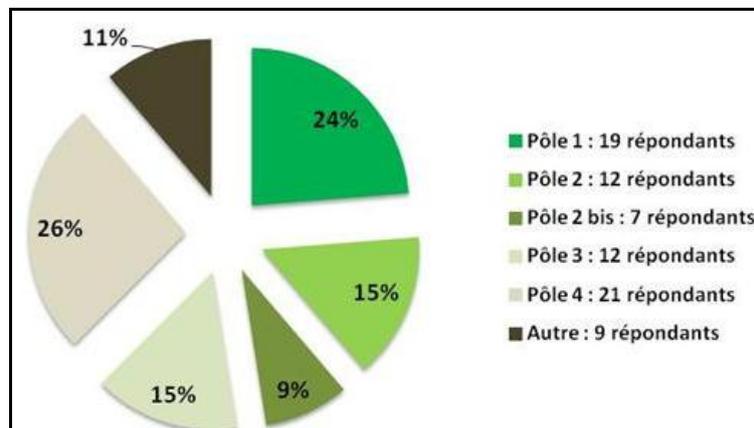
9 entreprises (11% des entreprises ayant répondu) se situent hors pôles.

- Au sein des pôles les plus importants (pôles 1 et 4), les filières « Industrie », « Logistique » et « Métallurgie » dominent en nombre d'entreprises.

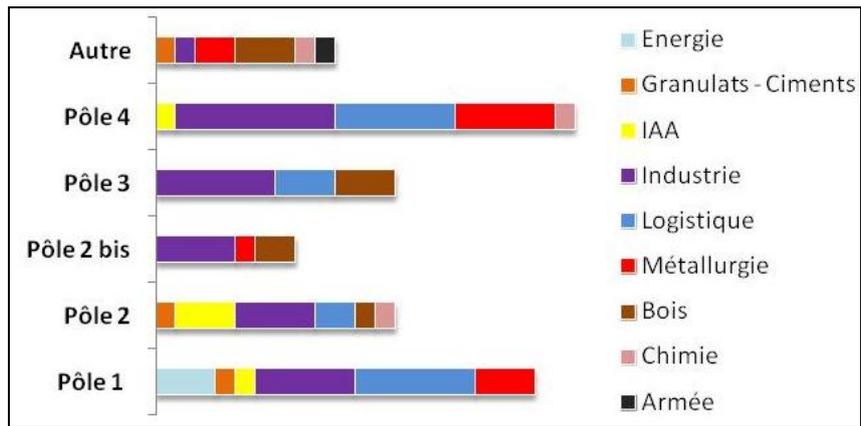
Les entreprises de la filière « Industrie Agro-Alimentaire » sont plus présentes au sein du pôle 2 que dans les autres pôles

Les entreprises de la filière « Bois » sont très présentes sur les pôles 3, 2bis et hors pôles.

Répartition des répondants par pôle



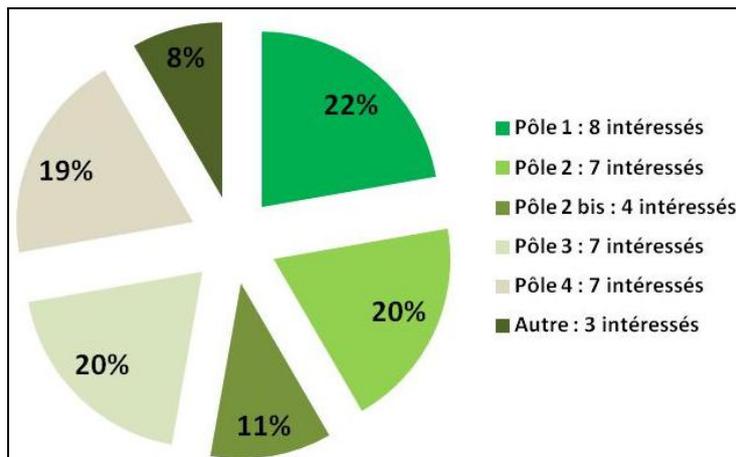
Répartition des typologies d'activités des répondants par pôle



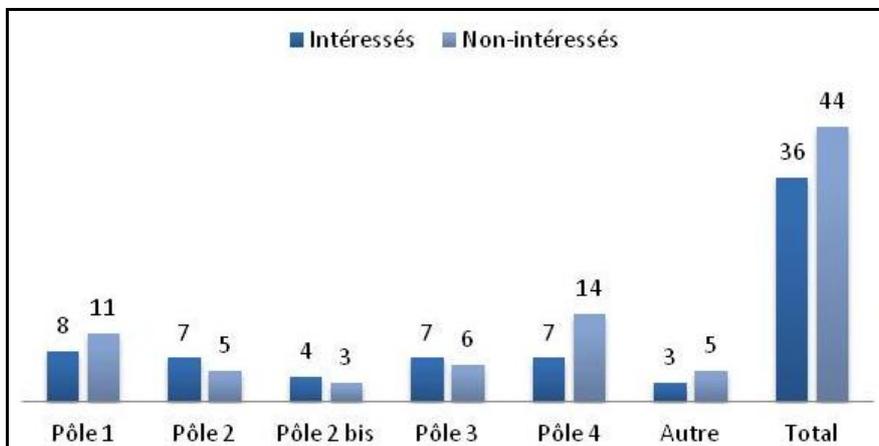
- La répartition par pôle des entreprises qui se sont déclarées intéressées par la suite de la démarche est équilibrée, notamment pour les pôles 1, 2, 3 et 4. En valeurs absolues, le pôle 1 reste dominant dans cet échantillon.

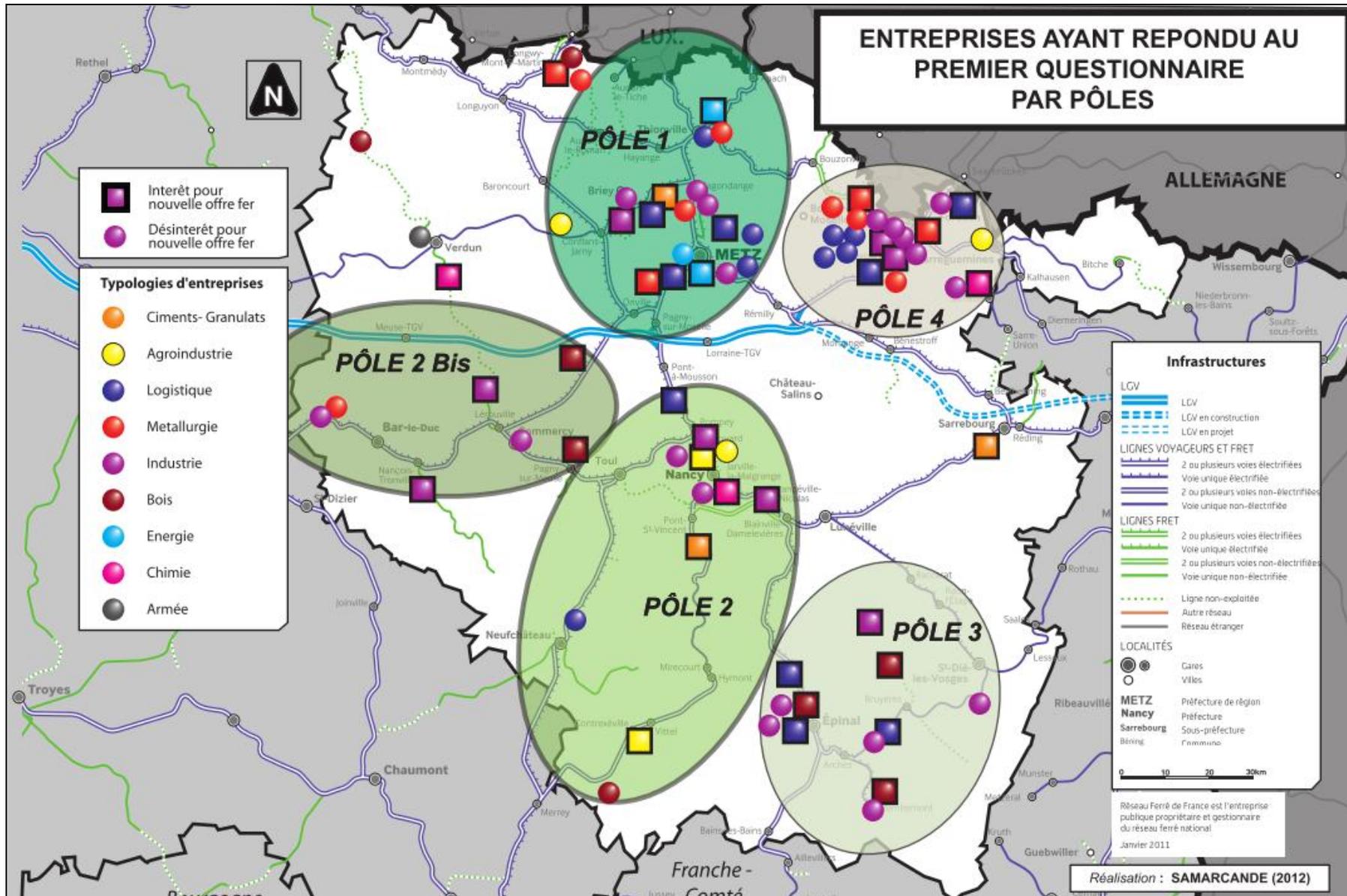
Les pôles 2, 2bis et 3 affichent, en valeurs absolues, un nombre d'entreprises qui se sont déclarées intéressées important. Le pôle 1 représente 25% des entreprises non-intéressées et le pôle 4 représentent 31% des entreprises non-intéressées.

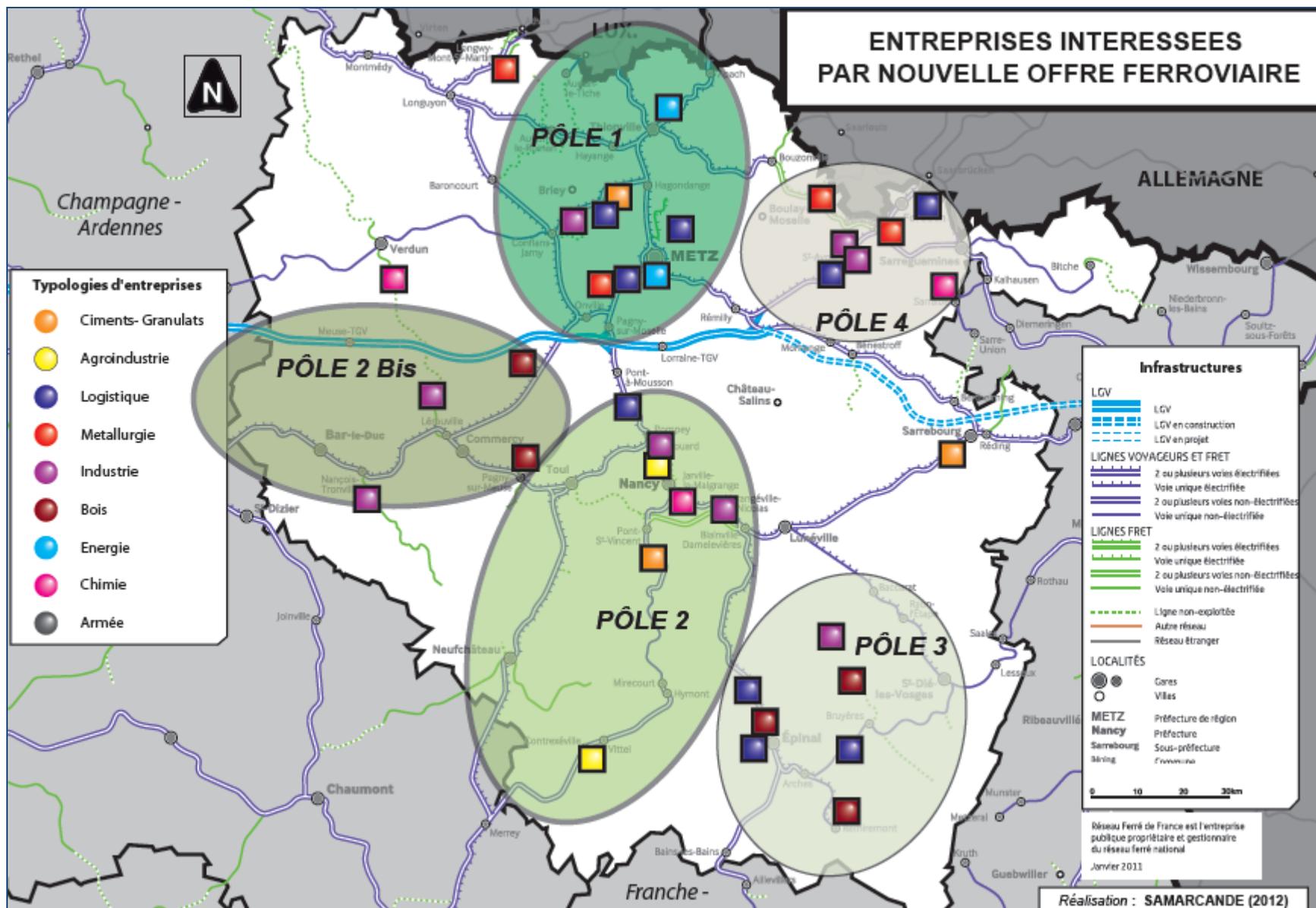
Total des répondants intéressés par pôle



Répartition des répondants intéressés et non-intéressés par pôle







2. Phase 2 : entretiens auprès des entreprises adhérant à la démarche

L'objectif de la phase 2 a été d'identifier et de qualifier des potentiels pour une nouvelle offre ferroviaire de proximité et d'évaluer le niveau d'adhésion voire d'engagement des acteurs à la démarche.

Cette phase a reposé sur des entretiens. Ces derniers ont été menés auprès des entreprises qui s'étaient préalablement déclarées intéressées et avaient communiqué les coordonnées de l'interlocuteur idoine en interne.

Dans un souci d'homogénéité, les entretiens ont été réalisés sur la base d'un guide d'entretien unique (ce guide est présenté en Annexe 2 du présent rapport). Ce guide aborde l'ensemble des thématiques utiles pour définir un potentiel de trafics ferroviaires captables par une nouvelle offre ferroviaire en région de type Opérateur Ferroviaire de Proximité ou Opérateur de Fret de Proximité :

- **Activité de l'entreprise** : cette thématique permet de prendre connaissance de la filière de l'acteur interrogé, des matériels utilisés, de la vocation géographique du site, de la saisonnalité de la production ...
- **Transports tous modes** : un ensemble de questions aborde les organisations actuellement mises en place et concerne l'ensemble des modes : partage modal, tonnages, principales origines et destinations (O/D), importance des flux intra régionaux.
- **Transports ferroviaires** : dans le cas où l'entreprise présente des trafics ferroviaires, l'objectif est de déterminer précisément les caractéristiques de ces flux. Pour cela, les questions concernent les tonnages, la part modale du fer, les produits concernés, la typologie des flux ferroviaires (trains entiers ou wagons isolés), le nombre d'opérateurs ferroviaires avec lesquels l'entreprise travaille² ...
- **Les attentes de l'entreprise concernant le transport ferroviaire** : cette thématique permet de connaître les flux et les caractéristiques des flux pouvant bénéficier d'un report modal en faveur du transport ferroviaire. Les tonnages, les principales origines et/ou destinations, les contraintes éventuelles ainsi que les produits concernés sont ainsi repris dans le guide d'entretien.
- **Les attentes vis-à-vis d'un nouvel opérateur ferroviaire** : cette thématique permet d'appréhender les attentes en termes de réactivité et de planification des transports, de services connexes et de services logistiques ...
- **Les engagements possibles** en termes de remises de trafics et d'engagement financier pour participer au capital de la nouvelle structure ferroviaire (OFP).
- **Les caractéristiques de l'ITE** : cette thématique permet de déterminer si les infrastructures sont en état d'utilisation et leurs caractéristiques, à savoir le nombre de voies, la longueur des voies, la présence ou non d'un faisceau de triage, la possibilité de faire le plein de gasoil, les engins de manutentions, ...

2.1. Les répondants

Les 36 entreprises qui se sont déclarées intéressées ont été contactées.

Au final, 29 entretiens approfondis ont été réalisés auprès de ces entreprises. Malgré des relances, 7 entretiens n'ont pas pu être finalisés soit en raison d'un refus³ soit en raison de problèmes de disponibilité des interlocuteurs⁴.

D'autres acteurs potentiellement intéressés par la démarche ont également été interrogés :

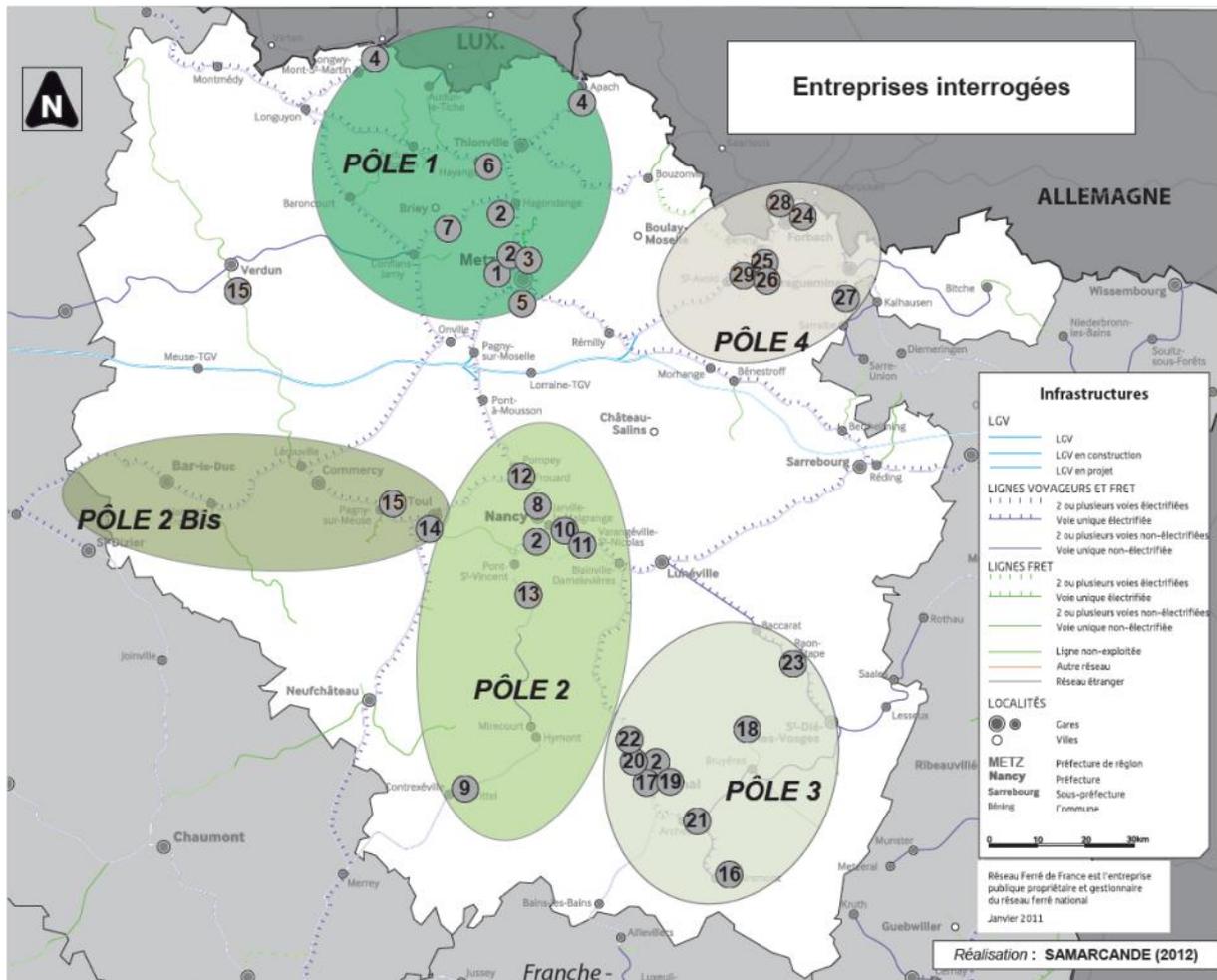
² Le choix a été fait de ne pas demander le nom de ces entreprises ferroviaires

³ Quelques répondants se sont finalement déclarés peu intéressés et n'ont pas souhaité poursuivre en phase 2

⁴ Il s'agit d'entretiens qui ont été remis à plusieurs reprises à des dates ultérieures et qui n'ont finalement pas pu donner lieu à entretien

- Le Grand Port Maritime de Dunkerque,
- Une entreprise extra régionale de la filière Bois, située au Luxembourg, ayant un potentiel de trafics ferroviaires avec un partenaire lorrain et prescriptrice du choix du mode de transport
- L'Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de construction (UNICEM) Lorraine,
- Des acteurs de la filière « Bois » dont le GIPEBLOR (Groupement Interprofessionnel de Promotion de l'Economie du Bois en Lorraine).

Au total, 33 entretiens ont donc été réalisés, dont 10 en face à face. La carte ci-dessous présente les 29 entreprises régionales interrogées. La typologie des activités n'est pas renseignée, par souci de confidentialité.

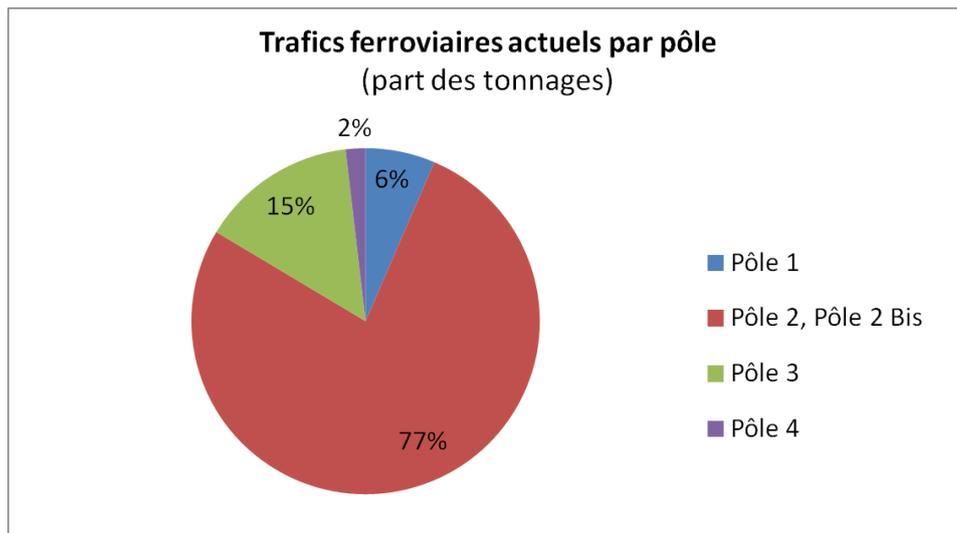


2.2. Trafics ferroviaires actuels

- Sur les 29 entreprises consultées, **16 (soit 55 %) ont indiqué recourir au fer pour un trafic consolidé de près de 3,8 millions de tonnes / an.** Il convient de noter que ces trafics ferroviaires ne sont pas nécessairement représentatifs des trafics ferroviaires lorrains totaux. Ils sont uniquement représentatifs des trafics ferroviaires actuels des entreprises qui ont accepté d'être interrogées dans le cadre spécifique d'une étude sur le fret ferroviaire de proximité. En d'autres termes, il est probable que des entreprises recourant au fer exclusivement pour des trains entiers et ne traitant aucun trafic diffus captable par le fer ne figurent pas dans notre échantillon alors qu'elles représentent sans doute une part non négligeable du trafic ferroviaire régional actuel.

- Ces 16 entreprises sont issues des filières traditionnellement utilisatrices du fer : principalement chimie, métallurgie, matériaux, production automobile et de véhicules de transports, logistique, bois-papier.
- Les principales origines et/ou destinations des flux ferroviaires sont :
 - La Lorraine, la Sarre et le Luxembourg,
 - l'Allemagne (hors Sarre),
 - le Sud Est de la France
 - les ports de la mer du Nord (notamment en Belgique).
- Les entretiens montrent une concurrence intra-fer effective en Lorraine. Toutes les entreprises ferroviaires (EF) sont présentes : Fret SNCF, CFL, EUROPORTE, ECR, VFLI et, selon les cas, les entreprises travaillent avec l'une ou l'autre de ces EF. Sur 16 entreprises déclarant des trafics ferroviaires, 4 sont en outre partenaires de plusieurs (généralement 2) EF (entreprises ferroviaires).
- La répartition des tonnages actuels par pôle est reprise dans le graphique suivant.

Les pôles 2, 2bis dominent ces trafics ferroviaires actuels dont il convient de rappeler qu'il s'agit des trafics des répondants et non pas de l'ensemble des trafics ferroviaires lorrains.



Les trafics actuels sont pour l'essentiel des trafics en trains entiers ou plus rarement des trafics s'inscrivant dans le MLMC.

Ils ne constituent pas une cible pour une nouvelle offre ferroviaire de proximité.

Si à terme cette offre existait, il pourrait être envisagé des partenariats entre acteurs ferroviaires ; des grandes EF (de type SNCF, ECR ou Europorte) pouvant dès lors choisir de confier des dessertes locales de trains entiers à un OFP. Il pourrait s'agir, par exemple, de livraisons de coupons de trains sur des ITE insuffisamment longues pour recevoir un train entier.

Dans ce cas, il s'agirait de stratégies d'opérateurs. La présente étude et sa méthodologie se sont attachées aux stratégies et attentes des chargeurs industriels et commerciaux, des transporteurs routiers et des logisticiens.

2.3. Les caractéristiques techniques des ITE

- Sur les 29 entreprises interrogées, deux entreprises n'ont pas renseigné les questions relatives aux infrastructures. Ces deux entreprises se situent dans le pôle 3.

Par ailleurs, **2 sites ne sont pas embranchés**. Ils se situent dans le pôle 3 et relèvent de la filière « Bois ».

Les analyses qui suivent et qui portent spécifiquement sur les caractéristiques des ITE concernent donc **25 entreprises**.

- 2 entreprises sont des sous-embranchées d'un gestionnaire de zone. Elles sont toutes deux localisées sur la zone Europort de Saint-Avold (pôle 4) dont la spécificité est de disposer d'une desserte ferroviaire de la zone confiée à VFLI qui en a donc l'exclusivité (au sein de la zone).
- **7 ITE** (28% des entreprises concernées par la question) **ne sont actuellement pas sous convention RFF. Sur ces 7 entreprises, 1 seule dispose d'une ITE qui bien que non active au sens de la convention RFF, demeure en état d'utilisation.**
- 5 entreprises (20% de l'échantillon des entreprises concernées par la question) ont déclaré une ITE d'une seule voie, contre **19 entreprises (76%) qui possèdent une ITE de plusieurs voies**.

Parmi les 19 entreprises qui possèdent une infrastructure ferroviaire de plusieurs voies, 4 n'ont pas de faisceau de triage et 15 ont un faisceau de triage.

- En ce qui concerne **la longueur des voies des ITE** :
 - 5 entreprises n'ont pas renseigné cette question ;
 - 2 entreprises ont une ITE d'une longueur inférieure à 150 m ;
 - 9 entreprises ont une ITE d'une longueur comprise entre 150 et 300 m ;
 - 6 entreprises ont une ITE d'une longueur comprise entre 300 et 500 m ;
 - 3 entreprises ont une ITE d'une longueur supérieure à 500 m.
- On remarque **une corrélation entre longueur des voies et nombres de voies** :
 - Près de 90 % des entreprises ayant une ITE d'une longueur supérieure à 300 mètres ont une infrastructure ferroviaire de plusieurs voies ;
 - Cette proportion diminue à environ 70% pour les ITE d'une longueur inférieure à 300 mètres.
- **La grande majorité des ITE (87 %) n'est pas électrifiée.**
- Il est possible sur **les ITE de 8 entreprises** (32% de l'échantillon concerné) **de faire le plein de gasoil.**
- Une analyse des ITE par pôle permet de définir des pôles plus ou moins contraignants en termes de desserte.
 - **Dans le pôle 1, les 7 entreprises interrogées ont une ITE mais pour 2 d'entre elles celle-ci n'est pas actuellement en état d'utilisation.**

3 entreprises, soit 42% des embranchements, ont plusieurs voies. La totalité des ITE à plusieurs voies possèdent des faisceaux de triage.

1 entreprise possède une ITE électrifiée.

Il n'est possible sur aucun des sites de faire le plein de gasoil.
 - **Dans le pôle 2, les 6 entreprises interrogées payent la redevance RFF, et ont une ITE de plusieurs voies et en état d'utilisation.**

- 5 ITE ont une longueur comprise entre 150 et 300 mètres, ce qui ne permet pas de recevoir des trains entiers et nécessite une découpe de trains entiers pour la desserte ferroviaire du site.

1 seule entreprise possède un faisceau de triage et a la capacité de réaliser le plein de gasoil des locomotives.

50% des ITE sont électrifiées.

- o **Dans le pôle 2 bis, 2 entreprises ont des embranchements sous convention et en état d'utilisation.**

Les deux sites possèdent des embranchements de plusieurs voies, mais la longueur des voies varie : comprise entre 150 et 300 mètres pour un site et comprise entre 300 et 500 mètres pour l'autre site.

Les embranchements ne sont pas électrifiés, et ne possèdent pas de faisceau de triage.

Il est possible de réaliser le plein de gasoil des locomotives sur un des deux sites.

- o **Dans le pôle 3, les 4 entreprises embranchées et qui ont renseigné ces questions ont une ITE en état d'utilisation, même si une de ces ITE n'est plus sous convention.**

La totalité des embranchements ferroviaires a plusieurs voies, mais seulement 50% ont un faisceau de triage.

Aucun embranchement n'est électrifié.

La longueur des voies est importante : 2 entreprises ont des voies ferroviaires d'une longueur supérieure à 500 mètres et une entreprise a des voies ferroviaires d'une longueur comprise entre 300 et 500 mètres.

- o **Dans le pôle 4, deux entreprises sur 6 ont un embranchement ferroviaire qui n'est plus en état d'utilisation.**

Aucun embranchement n'est électrifié. 3 entreprises déclarent avoir la possibilité de faire le plein de gasoil pour les locomotives.

Un seul embranchement ne possède qu'une seule voie ferroviaire, et 4 entreprises ont déclarées plusieurs, dont 3 ayant un faisceau de triage.

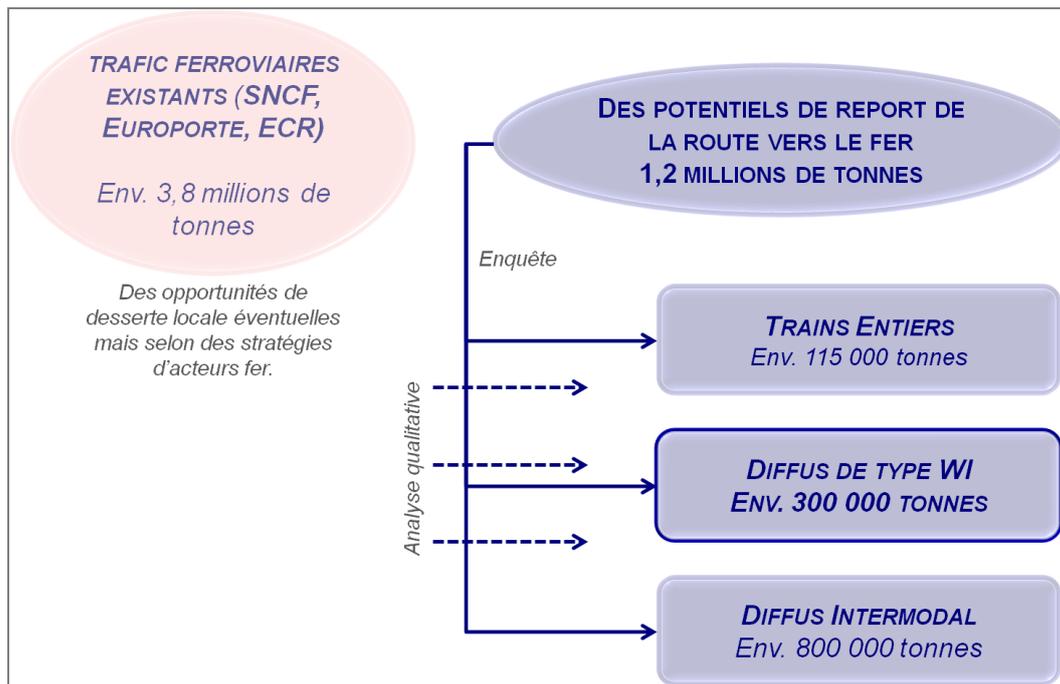
Enfin, 50% des voies ont une longueur comprise entre 150 et 300 mètres (2 sites) et 50% des voies ont une longueur comprise entre 300 et 500 mètres (2 entreprises n'ont pas répondu).

3. Phase 2 : Potentiels de report modal

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.** Ces trafics, massifiés et pourtant non captés par le fer actuellement, correspondent à des envois irréguliers ou saisonniers.
- **Les potentiels relevant d'offres de type wagons isolés.** Ce sont les trafics pour lesquels les OFP ont été imaginés et donc pour lesquels ces nouveaux opérateurs sont susceptibles d'apporter une innovation.
- **Les potentiels relevant d'offres intermodales de type transport combiné rail-route.** Ils s'inscrivent de fait au cœur des stratégies de reconquête par le fer des trafics diffus. Ils présentent, en outre, l'intérêt de rendre accessible ce mode à des sites non embranchés ou non embranchables. Ils supposent l'existence de terminaux rail-route vers lesquels les approches se font par camions et où s'effectuent les opérations de transbordement rail-route. En ce sens, la captation de ces trafics n'est pas conditionnée par la création d'un OFP.

Synthèse des potentiels et des trafics existants (source : entretiens)

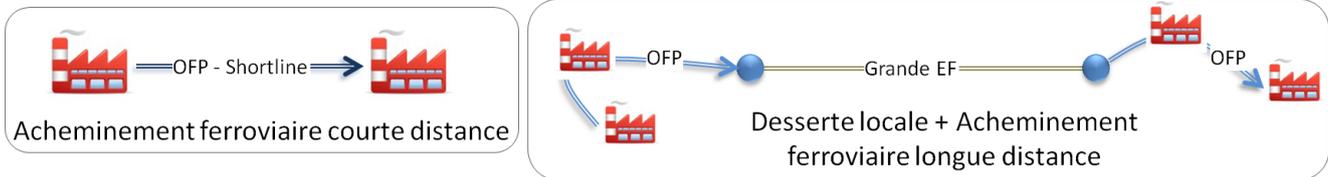


3.1. Les potentiels « trains entiers »

- Ces trafics n'exigent pas techniquement la création d'un OFP. Leurs caractéristiques spécifiques en font toutefois un potentiel et confèrent une pertinence à leur captation dans le cadre de politiques de report modal. Il s'agit en effet de trafics saisonniers et, en conséquence, à ce jour peu attractifs pour les grandes EF. Les acteurs concernés par ces trafics indiquent d'ailleurs ne pas avoir reçu d'offres ou d'offres intéressantes de la part des entreprises ferroviaires.

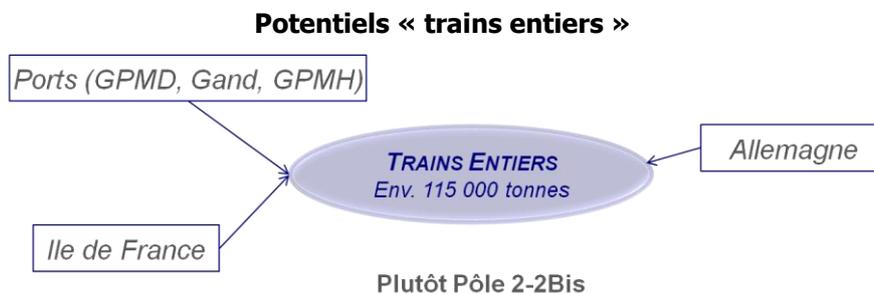
- Parallèlement ces trafics correspondent, pour certains, à des flux courtes/moyennes distances et pourraient donc relever de la logique des *shortlines* (qui ont servi de modèle aux OFP français). En référence à la situation américaine ou à la situation allemande, le principe des *shortlines* repose sur un acheminement bout en bout réalisé par une entreprise ferroviaire locale n'intervenant que sur des distances courtes à moyennes. Elles interviennent notamment sur un réseau capillaire ou privé (ce qui ne serait pas le cas en Lorraine).

Deux champs d'intervention OFP



Réalisation : Samarcande, 2012

- Les potentiels détectés dans le cadre des entretiens concernent 3 sites lorrains, pour un total d'environ **115 000 tonnes / an**.
Ces sites sont situés dans les pôles 1, 2 et 2 bis, mais l'essentiel des flux est généré dans les pôles 2 et 2 bis.
- Les principales origines / destinations de ces flux de trains entiers sont :
 - les ports maritimes (Gand, GPM Dunkerque, GPM Havre) ;
 - l'Île de France ;
 - l'Allemagne.



3.2. Les potentiels de report modal « wagons isolés »

3.2.1. Courte et longue distance : deux fonctionnalités à reconnecter

La captation de trafics diffus (wagons isolés) hors shortline est conditionnée par l'existence :

- **d'une offre de desserte locale**, objet de la présente étude en Lorraine, mais **qui devra également être effective à l'autre bout**. La notion d'axe, inhérente au fret ferroviaire, n'est pas neutre dans la mesure où il n'existe pas encore d'OFP partout en France. La SNCF, acteur encore dominant du fret diffus, est elle-même acteur de fret local sur les territoires rattachés au MLMC. Dans ce cadre et pour ces territoires se pose donc moins la question de l'existence d'une offre locale que celle de la stratégie de partenariat de la SNCF avec les OFP susceptibles de se créer ; stratégie dont la lisibilité n'est, à ce jour, pas évidente.
- **d'un point de consolidation** constituant la base opérationnelle de l'OFP et la base de convergence des flux diffus et à partir de laquelle peuvent être constitués des trains

entiers par destination ou, plus probablement, des coupons de trains remis ensuite aux EF longue distance partenaires.

- **d'un plan de transport longues distances national.** L'OFP n'a pas vocation à prendre en charge des tractions ferroviaires sur longues distances (domaine de compétence des « grandes » EF). Il a vocation à consolider des frets diffus (qui ne seraient pas intégrés en l'état par ces grandes EF) et à remettre des trafics par conséquent davantage massifiés aux grandes EF.

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

- **Hypothèse 1** : les potentiels, regroupés sur un point de consolidation, sont suffisants pour mettre en œuvre des trains d'axes entre ce point de consolidation et une destination ou origine donnée et ce selon une fréquence pertinente pour les chargeurs (plusieurs fois par semaine). Le passage par un point de consolidation principal à vocation d'étoile ou de hub national n'a dès lors pas lieu d'être.

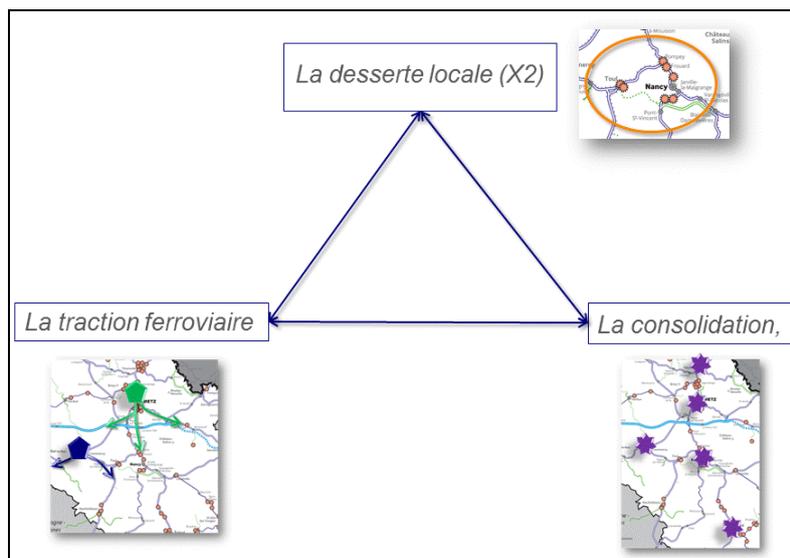
Cette situation, la plus simple, n'est, par définition, pas celle qui se rencontre le plus fréquemment⁵ dans le cadre de démarches OFP c'est-à-dire de démarches de conquête de nouveaux trafics (abandonnés ou non captés à ce jour par les grandes EF en place).

- **Hypothèse 2** : les potentiels, regroupés sur un point de consolidation, ne sont pas suffisants pour mettre en œuvre des trains d'axes entre ce point de consolidation et une destination ou origine donnée, selon une fréquence pertinente pour les chargeurs (plusieurs fois par semaine).

Le passage par un point de consolidation principal à vocation d'étoile ou de hub national est, dès lors, indispensable. Sur ce hub, les trafics destination par destination doivent pouvoir être massifiés avec d'autres afin de constituer des trains entiers attractifs pour les grandes EF.

La Lorraine présente l'opportunité remarquable de compter deux points de consolidation permettant de se rattacher à des réseaux : les triages de Woippy, pour Fret SNCF, et de Lérrouville, où sont présentes les autres EF.

Les 3 indispensables du transport ferroviaire diffus



Réalisation : Samarcande, 2012

⁵ Hors cas particulier de shortlines

3.2.2. Caractéristiques des flux identifiés

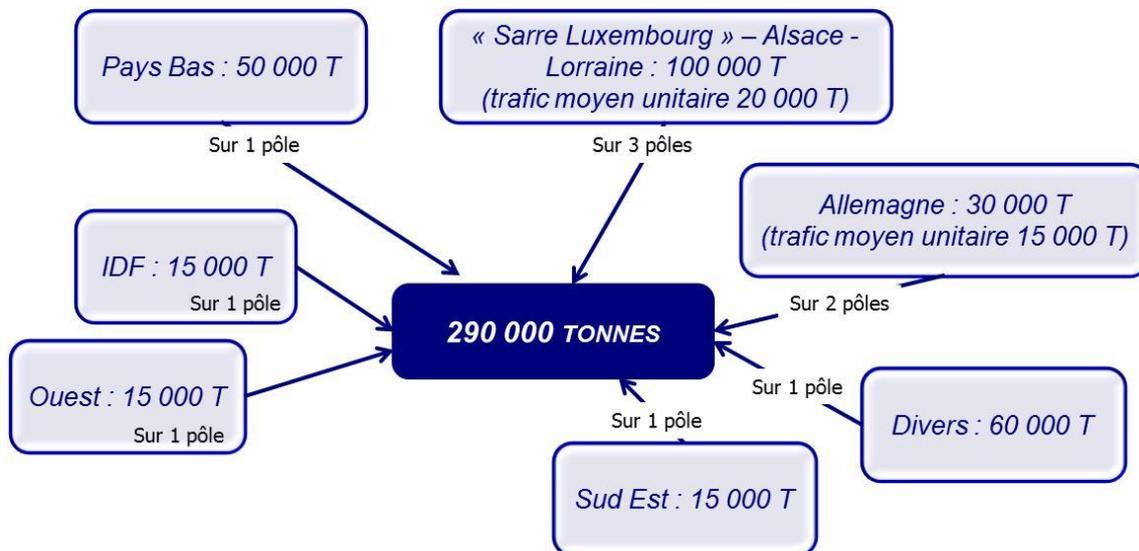
- Le potentiel identifié s'élève à environ 300 000 t/an. Seules sont comptabilisées les tonnes correspondant à des trafics existants et actuellement routiers. Les trafics correspondant à des projets non actés ou à des ambitions des entreprises interrogées ne sont pas pris en compte (par exemple, volonté de se positionner sur un nouveau produit ou une nouvelle clientèle à terme).

Une analyse qualitative plus fine permet d'éliminer 10 000 tonnes / an correspondant à des tonnages sur très courtes distances et/ou à des trafics qui ne sont pas maîtrisés par le répondant en termes d'organisation et de prescription modale.

Le flux potentiels pertinents pouvant bénéficier d'un report modal en faveur du fret ferroviaire diffus sont donc de 290 000 tonnes / an.

- Ces tonnages sont générés par 9 sites, ce qui conduit à une moyenne de **32 000 tonnes / an** par entreprise. Cette moyenne fournit un éclairage mais n'est qu'assez peu représentative dans la mesure où les écarts à la moyenne sont très importants.
- Une entreprise a déclaré pouvoir être pilote sans volonté d'entrer au capital de l'OFFP, une entreprise s'est déclarée intéressée y compris pour entrer au capital de l'OFFP. Ces deux entreprises (ne sont pas comptabilisés ici les membres du groupe de travail) représentent un tonnage de 140 000 tonnes / an (48% des tonnages potentiels totaux). Dans les deux cas, ces entreprises peuvent être considérées comme des chargeurs.
- Les principales origines / destinations de ces flux sont :

Les potentiels par origine et/ou destination (source : entretien)⁶



- **La « Sarre-Luxembourg », l'Alsace et la Lorraine** : 100 000 tonnes / an à partir de sites situés sur trois pôles pour un tonnage moyen unitaire de 16 000 tonnes / an (avec des disparités à la moyenne),
- **L'Allemagne** : 30 000 tonnes / an à partir de deux pôles, pour un tonnage unitaire moyen de 15 000 tonnes / an (avec des disparités à la moyenne),
- **Les Pays Bas** : 50 000 tonnes / an à partir d'un pôle,
- **L'Ile de France** : 15 000 tonnes / an à partir d'un pôle,
- **L'Ouest** : 15 000 tonnes / an à partir d'un pôle,

⁶ Compte tenu du nombre de sites concernés les données chiffrées ne peuvent pas être décrites à un niveau moins consolidé

- **Le Sud Est** : 15 000 tonnes / an à partir d'un pôle,
- **Diverses origines / destinations** : 60 000 tonnes / an à partir d'un pôle.

Dans certains cas, plusieurs entreprises évoquent des besoins pour des Origines / Destinations identiques rendant possible des consolidations interentreprises. Toutefois ces mêmes attentes en termes d'O/D n'émanent pas nécessairement d'entreprises situées sur un même pôle. Parallèlement, un nombre important d'O/D correspond aux attentes d'une seule entreprise ou relève d'attentes de plusieurs entreprises mais demeure (en termes de tonnages) très sensible à une entreprise en particulier.

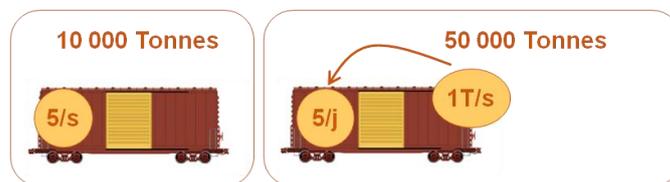
Cette sensibilité est plus importante pour les destinations nationales que pour les destinations internationales.

- La **majorité des flux sont des flux d'expéditions** : 82 % des tonnages totaux. Cette caractéristique s'explique principalement par le fait que les acteurs consultés sont moins souvent prescripteurs du mode de transport en approvisionnement et plus souvent prescripteurs en distribution.

Les potentiels identifiés sont donc très déséquilibrés au sein des entreprises mais également par pôle.

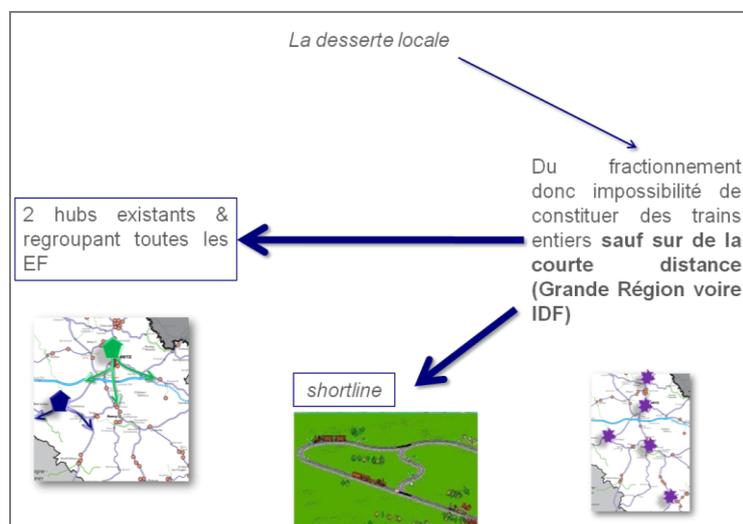
Les tonnages identifiés par entreprise voire même par destination sont non négligeables. Toutefois, les entreprises interrogées (ou leurs clients) sont très attachées au fractionnement. En conséquence, ces trafics sont diffus.

Cette attente est illustrée dans le schéma qui suit. Il reprend les valeurs extrêmes de trafic par destination. Un potentiel de 10 000 tonnes sur une destination correspond ainsi à environ 5 wagons par semaine (une fréquence inférieure à la semaine n'étant pas envisageable). Un trafic de 50 000 tonnes sur une destination ou une origine pourrait donc correspondre à environ 1 train par semaine, toutefois les entreprises interrogées souhaitent plutôt recevoir ou expédier l'équivalent de 5 wagons par jour.



3.3. Les organisations possibles

Les piliers et les organisations possibles



Réalisation : Samarcande, 2012

- L'organisation de fret ferroviaire de wagons isolés repose sur les trois indispensables expliqués ci-dessus⁷.

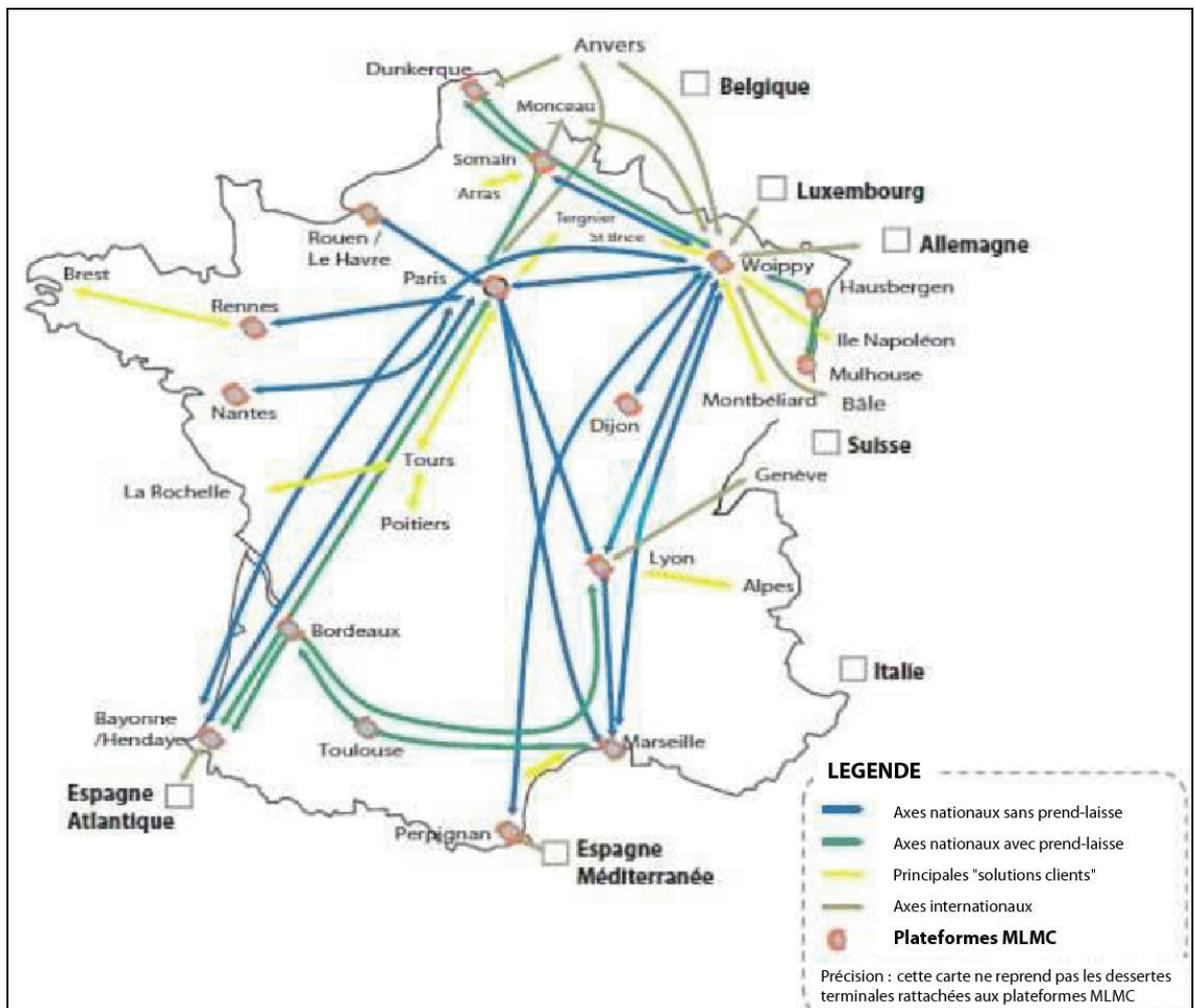
Le fractionnement des flux, souhaité par l'ensemble des acteurs et les volumétries évoquées par les répondants ne permettront pas d'envisager la constitution de trains entiers partant directement d'un point de consolidation OFP. Il sera ainsi nécessaire de raccorder ces points de consolidation OFP à 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).

- La carte ci-dessous présente les liaisons ferroviaires mises en place à partir du site de Woippy et plus globalement entre « plates-formes »⁸ dans le cadre du MLMC de la SNCF.

Les destinations attendues par les répondants sont compatibles avec l'organisation actuelle du MLMC (Alsace, Ile de France, Ouest, Sud Est). La question de la stratégie de la SNCF par rapport aux OFP (qui ne seraient pas ses sous-traitants) reste posée de même que celle du déficit d'image de la SNCF auprès des prospects.

Plan de transport multilot-multiclient en début 2012



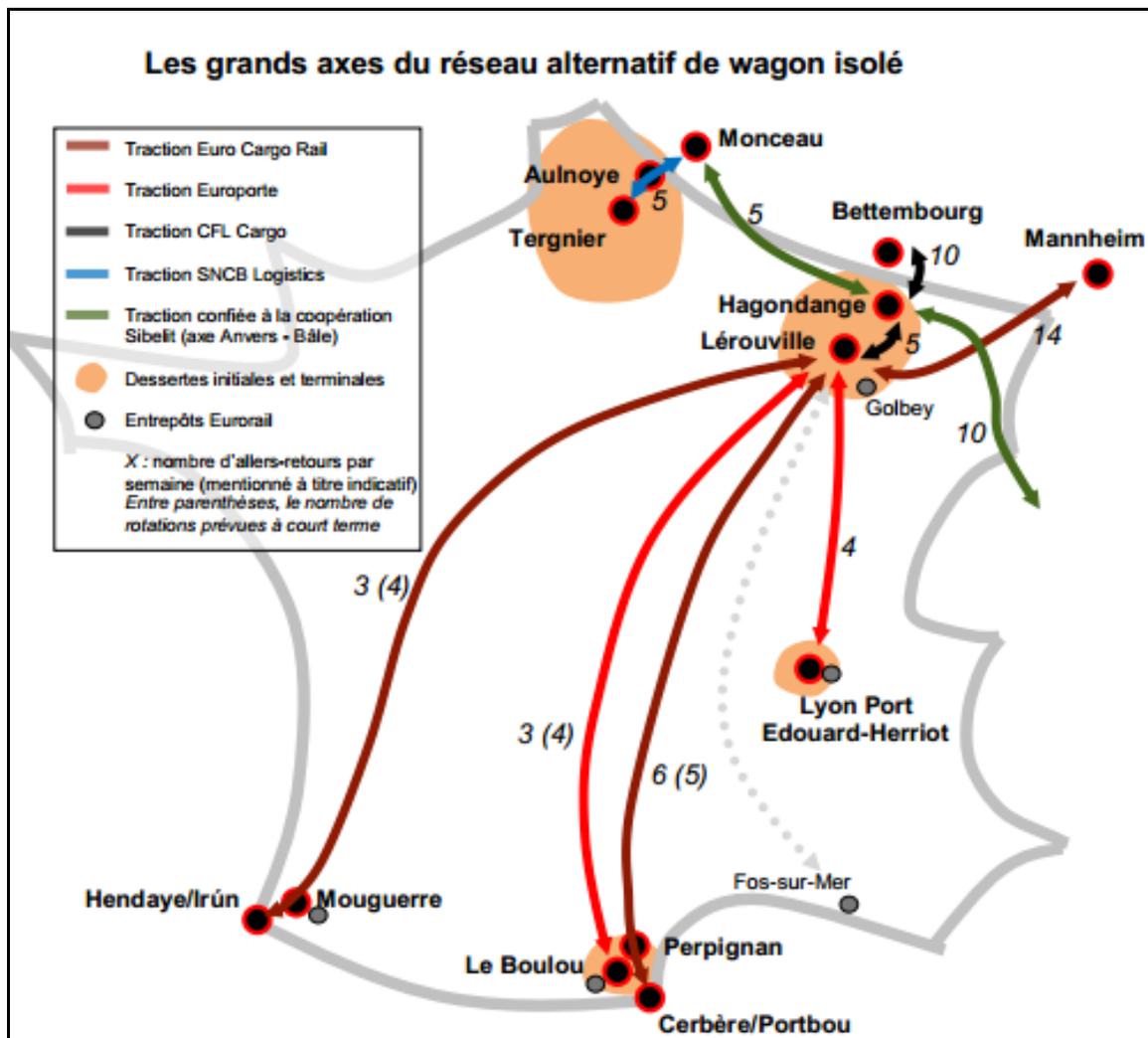
Source : Revue Transports, SETRA, N°23 Octobre 2012

⁷ Les 3 indispensables sont la desserte terminale (aux deux extrémités de la chaîne de transport), la traction ferroviaire longue distance et la consolidation des flux

⁸ Terminologie SNCF

- La carte ci-après présente le plan de transport articulé autour du hub de Lérrouville. Le site est actuellement utilisé par les opérateurs ferroviaires privés ECR, CFL Cargo et Europorte et est opéré par Eurorail.

Certaines destinations identifiées lors des entretiens avec les entreprises lorraines ne sont actuellement pas desservies par les opérateurs ferroviaires privés (Alsace, Ile de France, Ouest), mais le réseau est actuellement en cours de développement et les opérateurs privés tendent à développer leur présence sur le fret diffus.



Source : La Lettre Ferroviaire, N°41 Spécial Wagon Isolé, 17 mai 2011

Il existe des possibilités de traction longue distance en Lorraine (ce qui n'est pas le cas sur d'autres territoires). La double présence de Woippy et de Lérrouville est une opportunité. Ces sites et les plans de transport qui s'y rattachent pourraient être envisagés comme des solutions complémentaires. Il est toutefois probable qu'à ce jour l'OFP doit choisir l'un ou l'autre.

3.4. Un OFP nécessairement EF

Quelles que soient les options, l'opérateur ferroviaire de proximité devra circuler sur le réseau ferré national. Il devra donc obtenir une licence d'entreprise ferroviaire et un certificat de sécurité. Ses conducteurs devront pour chaque relation disposer d'une reconnaissance des lignes.

En dehors de ces conditions, l'OFP ne pourra circuler sur le réseau national qu'à la condition de le faire sous certificat de sécurité d'une EF.

3.5. Les organisations possibles par pôles⁹

3.5.1. Organisations possibles du pôle 1

Les schémas qui suivent présentent l'organisation possible des dessertes du pôle 1. Ses schémas sont réalisés selon deux hypothèses qui pourraient être complémentaires mais qui en raison de la concurrence et des stratégies actuelles pourraient également être concurrentes.

- Selon les sites et l'existence de potentiels à courte distance (orientés vers Le Nord, pour l'essentiel), certains trafics pourraient impliquer des rebroussements (ces trafics en rebroussement pourraient représenter plus de 50 % des tonnages).
- Quelles que soient les options, l'OFPP devra circuler sur le RFN.
- La configuration des flux permet d'envisager un point primaire de consolidation autour de Metz ou d'Hagondange.
- La distance maximale à parcourir pour atteindre le hub de Lérrouville (sans tenir compte d'un point de consolidation primaire) est d'environ 130 km contre au maximum 70 km pour atteindre le hub de Woippy, situé dans le pôle 1.offre
- La situation des prospects est assez sensiblement différente et un des sites présente une ITE qui n'est pas à ce jour en état d'utilisation.

Les configurations d'embranchement sont également différentes et vont d'une seule voie à plusieurs voies dont au moins une voie longue.

3.5.2. Organisations possibles des pôles 2 et 2 bis

- Quel que soit le cas, un OFPP qui devra circuler sur le RFN.
- Il est possible d'envisager un point primaire de consolidation autour de Nancy.
- Les distances maximales (hors prise en compte d'un site primaire de consolidation) sont équivalentes pour se rendre aux hubs de Lérrouville ou de Woippy : environ 140 km.
- L'ensemble des potentiels est en sortie et est donc très déséquilibré.
- Un des sites n'est actuellement pas en état d'utilisation.
- Les autres sites disposent de plusieurs voies et d'un faisceau de triage et certaines sont électrifiées.

3.5.3. Organisations possibles du pôle 3

- Le pôle 3 est spécifique en cela qu'il comporte deux types de trafic :
 - Des trafics potentiels « wagons isolés »,
 - Des trafics émanant de la filière bois et pour lesquels il convient d'imaginer des organisations multimodales sur la base d'un point de consolidation « filière » ou « multi filières ». Ces potentiels, importants en termes de tonnages et émanant de plusieurs répondants sont toutefois très sensibles (en volumétrie) à la stratégie d'un prospect.
- Quel que soit le cas, l'OFPP devra circuler sur le RFN.
- Un point primaire de consolidation est envisageable autour d'Epinal – Golbey. Cette localisation pourrait permettre des massifications avec des trafics bois-papier déjà traités sur Golbey.

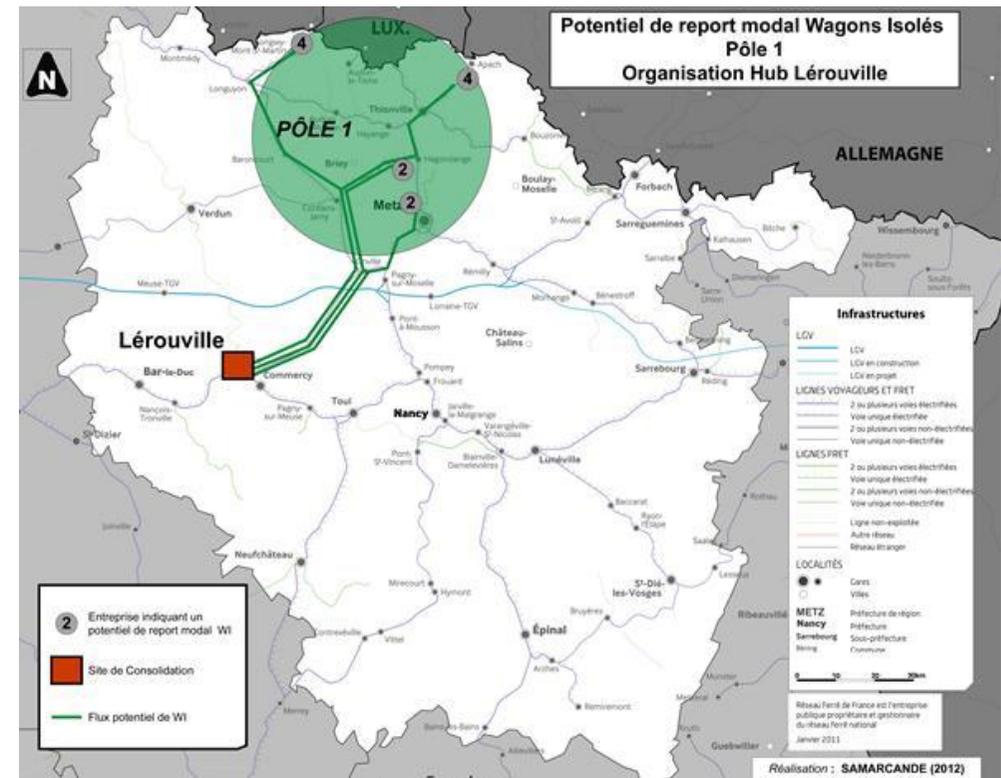
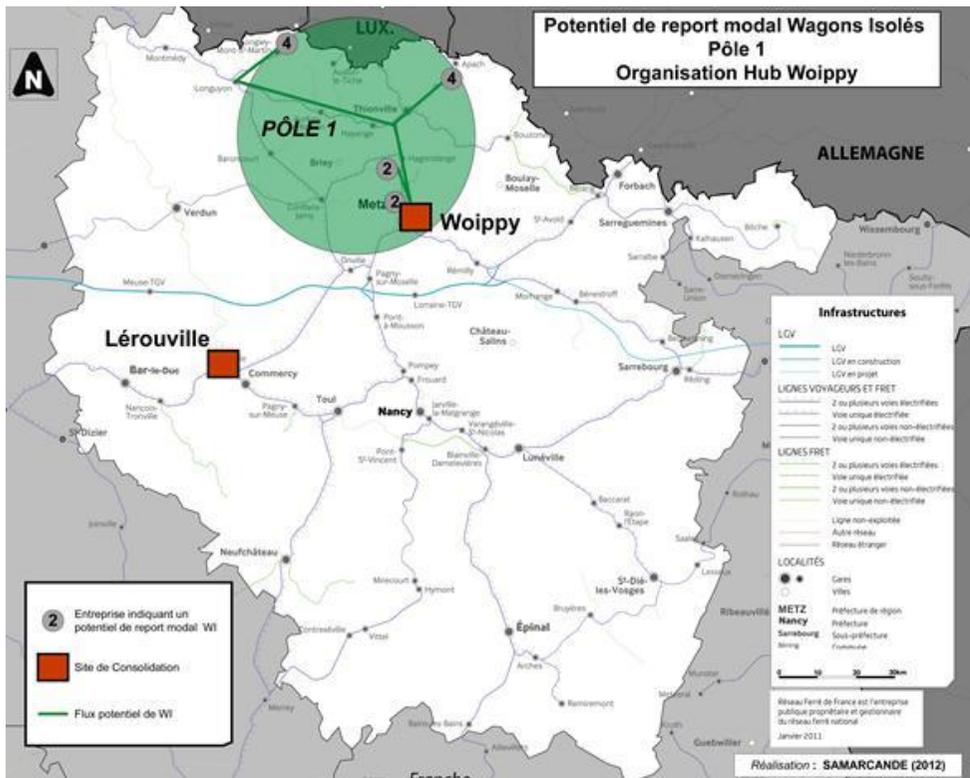
⁹ Pour des raisons de confidentialité les analyses par pôle ne sont pas quantifiées

- Les trafics sont globalement équilibrés entre flux d'expéditions et flux d'approvisionnements.
- Un des répondants indique que son ITE n'est pas en état d'utilisation.

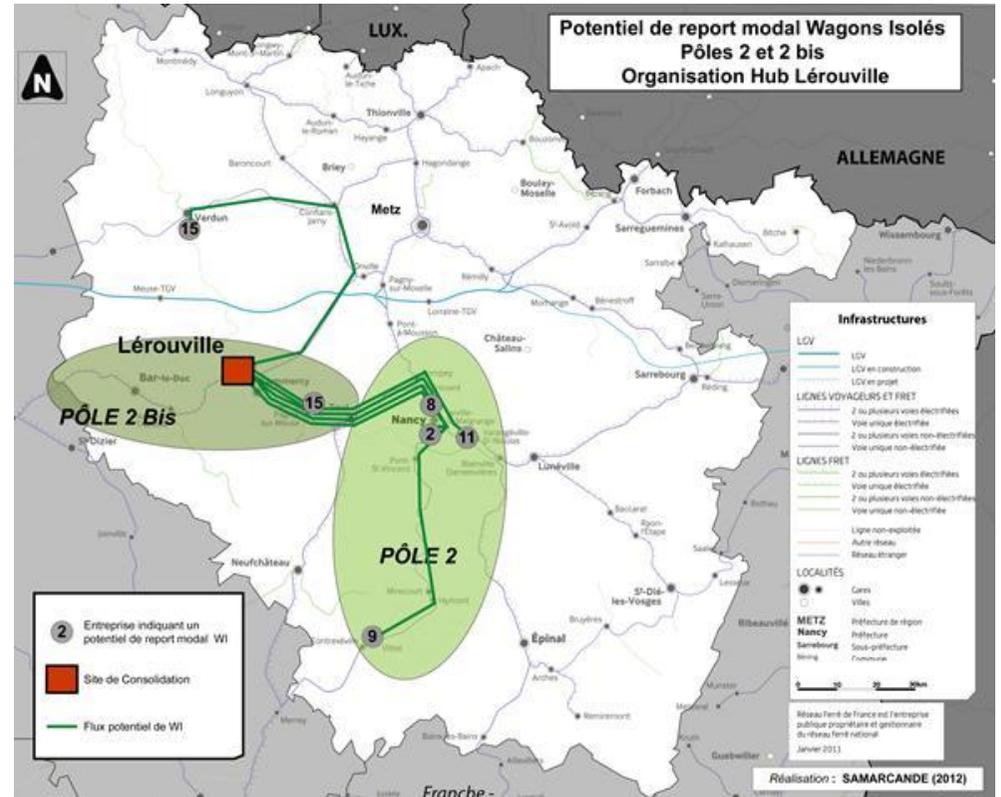
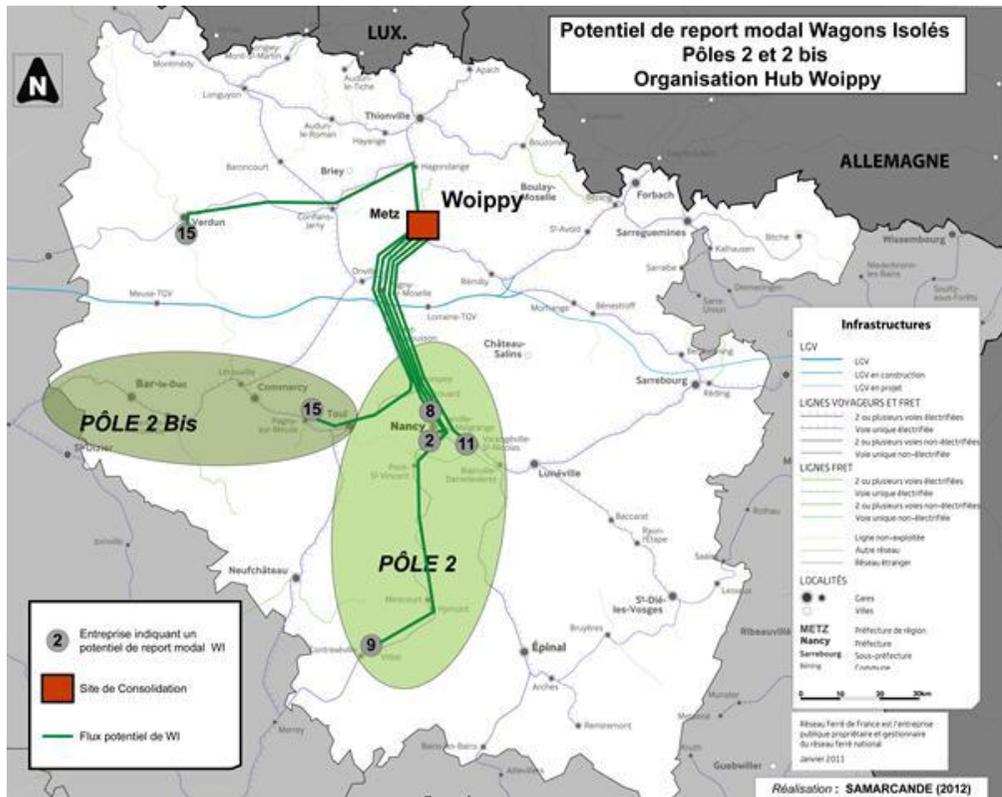
3.5.4. Organisations possibles du pôle 4

Le pôle 4 n'est pas décrit en raison d'un petit nombre d'entreprises concernées.

Organisations possibles des dessertes ferroviaires dans le pôle 1



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



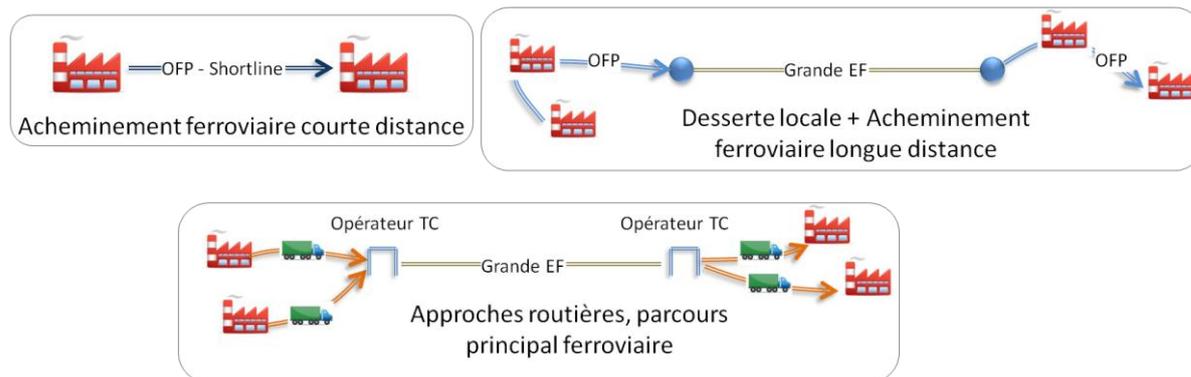
3.6. Les potentiels de report intermodaux

- 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.

Pour des raisons identiques, le transport combiné rail-route n'exige pas que les prospects soient embranchés.

Inversement, une entreprise embranchée peut être génératrice de flux captables par le transport combiné (par exemple, parce que le niveau de massification et d'exigence en termes de délais est peu compatible avec le transport ferroviaire conventionnel y compris en wagon isolé, ou parce qu'il s'agit de flux de conteneurs maritimes, ou parce que le site à l'autre bout n'est lui-même pas embranché).

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



Réalisation Samarcande, 2012

- En regard des modes d'exploitation et des organisations relatives au transport combiné rail-route, une des cibles prioritaires est constituée par les entreprises dont les sites sont non embranchés - non embranchables. Hors entreprises de la filière bois, dont les potentiels ont été évoqués précédemment, **les entreprises de notre échantillon ne représentent donc qu'une partie des potentiels accessibles.**

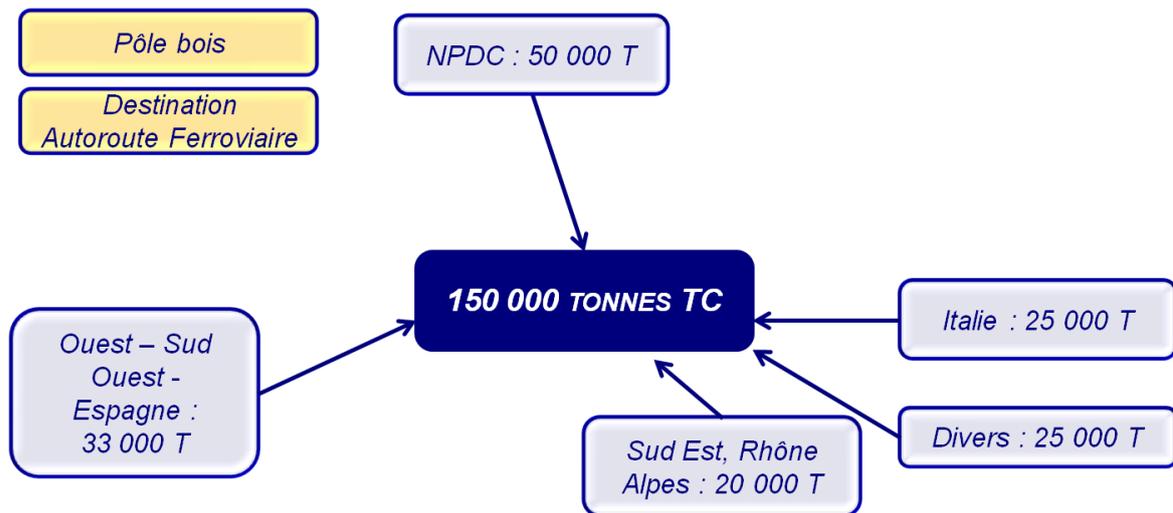
Les données qui suivent ne peuvent donc pas être appréhendées comme une analyse des potentialités globales du transport combiné rail-route en Lorraine mais comme les potentialités issues de notre échantillon d'entreprises embranchées.

- Au total, 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, d'une part, les potentiels liés à la filière bois et d'autre part des potentiels dont les destinations s'inscrivent dans l'offre d'autoroute ferroviaire Perpignan – Bettembourg et qui pourraient trouver dans cette offre une solution existante, le potentiel pour une offre de transport combiné est donc d'environ **150 000 tonnes / an** sur notre échantillon.

- Ce potentiel correspond à un trafic moyen par entreprise d'environ 30 000 tonnes.
- Ce potentiel correspond à un trafic par grand axe compris entre 20 000 tonnes (Rhône, Sud-Est) et 50 000 tonnes (Nord-Pas de Calais).

Potentiel pour une offre combinée rail-route (source : entretiens)



- 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 l'équivalent d'un trafic minimum de 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.

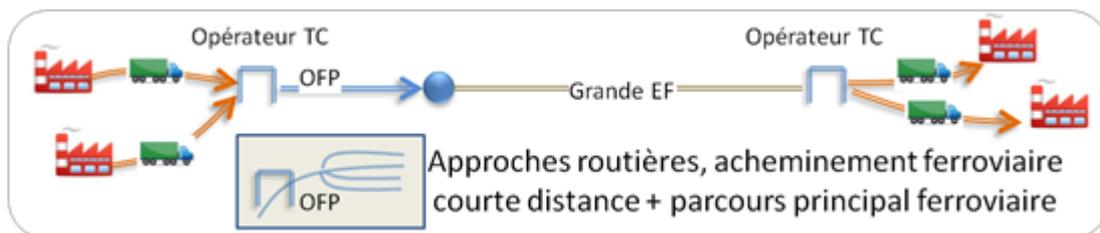
Dès lors deux scénarios, correspondant à deux hypothèses sont envisageables :

Scénario 1 : une analyse plus large du potentiel fait apparaître des trafics suffisants pour ouvrir des lignes directes. Dans ce cadre, les complémentarités entre un OFP et le transport combiné sont relativement faibles. Toutefois, un OFP pourrait prendre en charge les manœuvres ferroviaires internes au chantier de transport combiné (reconstitution de trains) voire des acheminements entre le terminal et un triage (en supposant par exemple que la configuration du chantier implique de découper / recompositions de trains sur un triage).

Scénario 2 : 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 combinés (caisses, conteneurs) ou conventionnels (wagons) c'est-à-dire de se rattacher à un plan de transport national ou éventuellement à un autre dispositif combiné (alsacien par exemple). 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 le point de consolidation national.

- Une analyse par pôle montre une domination du pôle 2.

Complémentarités OFP / transport combiné (TC)



Réalisation Samarcande, 2012

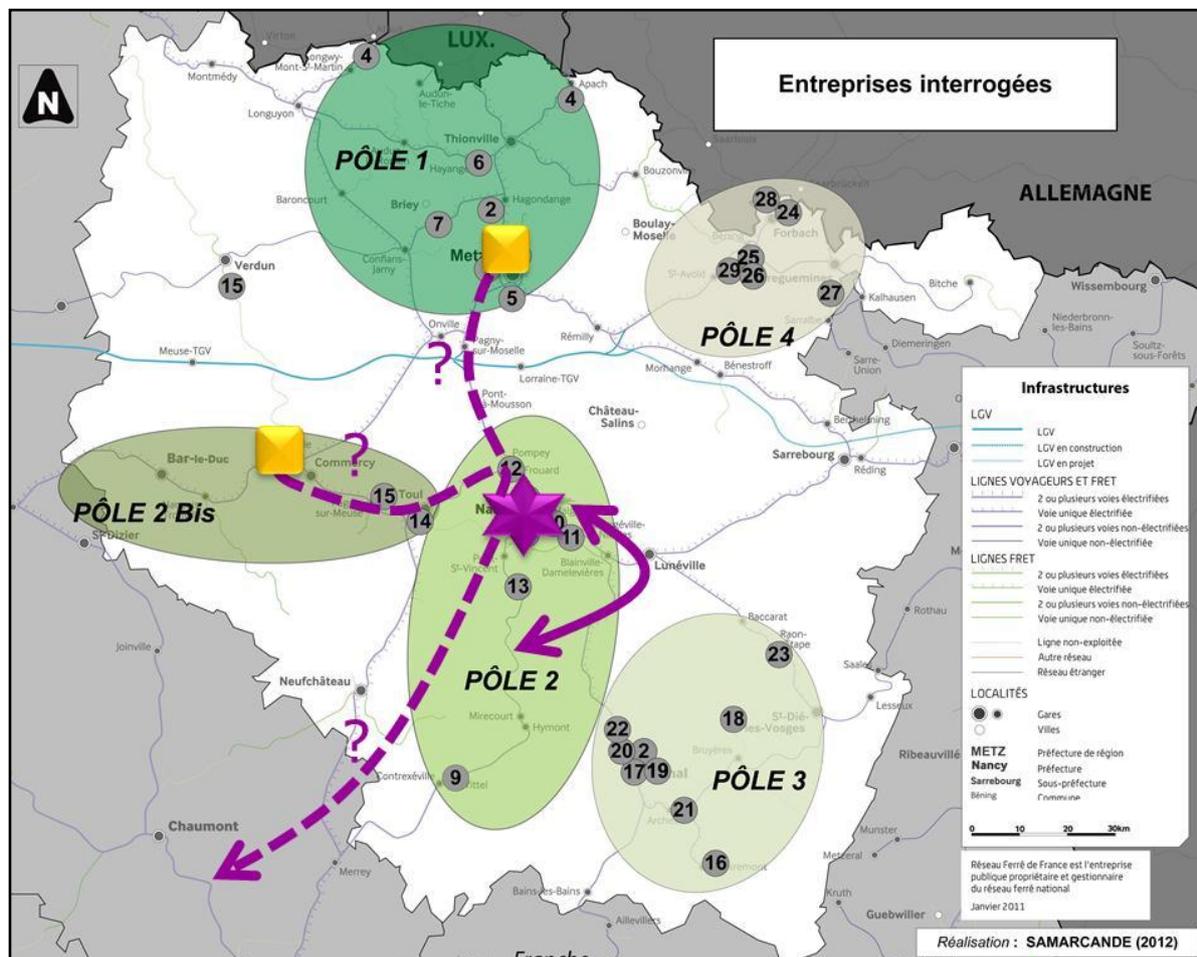
- Le schéma qui suit présente spatialement les potentiels et les hypothèses.

Hors trafics bois, les potentiels émanent du pôle 2. Les approches de/vers le terminal rail-route s'effectueraient en camion. Elles sont symbolisées globalement par la flèche pleine interne au pôle 2.

Les scénarios sont présentés en pointillés : soit une reprise des trafics sur un point de consolidation national (Woippy ou Lérouville) soit des possibilités de départs directs de trains d'axes à partir du chantier.

La configuration spatiale actuelle des potentiels, prône pour un chantier situé dans le pôle 2. Le redéploiement d'une offre combinée impliquant une prise de risque, il nous semble pertinent d'envisager l'utilisation des emprises de l'ancien terminal de Champigneulles, fermé en 2007.

Schéma d'organisation pour le transport combiné rail-route



Nous présentons ci-après les données relatives au chantier de Champigneulles reprises de l'étude « Logistique et transfert modal en Lorraine » (2010).

Un chantier à Champigneulles (autrefois environ 160 000 Tonnes / an) : « En l'absence d'activité combinée, le site est loué à une EF (Entreprise Ferroviaire) avec un accord sur le fait que la priorité serait redonnée au combiné si une activité devait redémarrer. Champigneulles est un chantier relativement récent mais qui n'est plus équipé de matériel de transbordement. Les voies sont de 700 mètres et ne permettent donc pas d'accueillir en une fois un train de 750 mètres. Le redémarrage d'une activité combinée n'exigerait pas de travaux d'électrification. Le faisceau est électrifié, les cours ne le sont pas sauf pour les têtes de voie. Une reprise par un engin diesel est donc nécessaire comme sur d'autres chantiers », Samarcande pour ORT2L, 2010 « Logistique et transfert modal en Lorraine »

4. CONCLUSIONS

Des potentiels avérés

- ☑ **Au total, l'étude a permis de détecter un potentiel de report modal de 1,2 millions de tonnes.**

Au sein de ces trafics, le potentiel « wagons isolés » s'établit à 290 000 tonnes. A ce potentiel peut être associé **un potentiel « filière bois » de plusieurs centaines de milliers de tonnes** mais très sensible à la stratégie d'un acteur du secteur. Hors Bois, **un potentiel intermodal plus classique est également détecté.** Au total, **le potentiel impliquant des pré-post acheminements routiers s'établit, sur notre échantillon à 800 000 tonnes.** Enfin, est également détecté **un potentiel « trains entiers » d'environ 100 000 tonnes** ne trouvant pas à ce jour d'offres attractives sur le marché en raison d'**un caractère irrégulier.**

- ☑ Deux pôles de densité ferroviaire émergent :

- **Le pôle 2** avec un potentiel « wagons isolés » et « transport intermodal »,
- **Le pôle 3** avec un potentiel « wagons isolés » et un potentiel « gares bois ».

Le potentiel « wagons isolés » s'établit à environ 100 000 tonnes sur chacun de ces pôles.

La configuration spatiale des potentiels dessine des points primaires de consolidation autour de **Nancy, d'Epinal – Golbey et de Metz ou Hagondange.**

Des potentiels sur des Origines / Destinations accessibles

- ☑ La volumétrie globale et la volumétrie par Origine / Destination, indiquent la **nécessité de se raccrocher à un ou des plans de transport nationaux.**

Dans ce cadre, la Lorraine bénéficie d'une situation remarquable avec la présence de deux sites de consolidation : **la plate-forme SNCF de Woippy et le hub de Lérouville** (sur lequel opèrent les autres EF). Avec ces deux hubs, la Lorraine abrite l'ensemble des acteurs ferroviaires nationaux.

Le transport ferroviaire s'établissant nécessairement entre deux points, la question de la desserte locale et du « dégroupage » à l'autre bout demeure posée.

- ☑ Les origines / destinations attendues par les entreprises lorraines rencontrées correspondent à des liaisons offertes sur au moins un des deux hubs ferroviaires des grands réseaux voire sur les deux¹⁰ :
 - Allemagne (hors Sarre) et Pays-Bas pour respectivement 30 000 et 50 000 tonnes (avec des « ramifications » sur les deux hubs),
 - pour 15 000 tonnes chacun, l'Île de France, l'Ouest, le Sud-Ouest¹¹, territoires desservis par le MLMC (SNCF) mais non desservis à ce jour via Lérouville.

¹⁰ destinations connectées aux deux hubs

- ☑ Les attentes portent également sur des acheminements de courtes distances tels qu'ils pourraient être pris en charge intégralement par un opérateur ferroviaire de proximité. Ces attentes représentent des trafics d'environ 100 000 tonnes. La volumétrie globale est élevée mais masque des trafics plus diffus car provenant des divers pôles lorrains et ayant des O/D distinctes avec des trafics moyens par pôle ou Origine / Destination d'environ 20 000 tonnes. Ces trafics portent parallèlement sur des produits réputés ferroviaisables (chimie, bois, ferrailles) mais susceptibles d'induire des matériels (wagons) différents, limitant les complémentarités en termes de rechargement.

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 solutions ferroviaires correspondent à des attentes et à des modes d'exploitation sensiblement différents.

La création d'un OFP peut être au cœur de la reconquête des wagons isolés. Techniquement, la reprise du transport combiné ne nécessite pas la création d'un OFP. Notons, en outre, que ses cibles commerciales dépassent le cadre de notre étude centrée sur les sites embranchés.

Les logiques OFP et intermodalité peuvent toutefois se rejoindre sur trois points :

- En premier lieu, il s'agit d'offres complémentaires de captation des flux diffus qui sont de moins en moins bien captés par les grandes EF désireuses de se concentrer sur les trains entiers. Un OFP et du transport combiné permettent de proposer des solutions adaptées et à des problématiques d'entreprises spécifiques et notamment à des entreprises embranchées ou (pour la multimodalité) non embranchées,
- En second lieu, un OFP pourrait prendre en charge les manœuvres ferroviaires inhérentes à la vie d'un chantier de transport combiné rail-route. L'activité « classique » d'OFP et celle de manœuvres ferroviaires internes à un terminal rail-route pourraient dès lors permettre de mieux utiliser les moyens de traction.
- Enfin, le chantier de transport combiné pourrait, au moins en période de montée en puissance, ne pas avoir de plan de transport autonome mais participer à la consolidation sur un des deux hubs ferroviaires nationaux présents en Lorraine (Woippy, Lérouville). Dans ce cadre, l'OFP pourrait avoir en charge les tractions ferroviaires locales entre le terminal rail-route et le hub de consolidation « longues distances ».

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 être lui-même une entreprise ferroviaire avec licence et certificat de sécurité. Il devra en effet circuler sur le Réseau ferré National.

¹¹ La destination attendue n'est pas Bayonne

Une inévitable prise de risque

- ☑ L'étude a permis d'identifier des potentiels et des entreprises prêtes à s'engager sur des remises et/ou sur une participation au capital de l'OFP. Hors groupe de travail ces entreprises sont au nombre de deux¹². Au regard des difficultés rencontrées pour mobiliser les acteurs dans d'autres régions, ces résultats sont très encourageants. Le groupe de travail constitue en outre une opportunité en termes d'apports de trafics et d'apports de compétences voire de capitaux.
- ☑ L'étude a montré le caractère remarquable de la situation lorraine qui dispose encore d'importants moyens ferroviaires et où toutes les entreprises ferroviaires opèrent y compris en termes de consolidation. La présence d'un acteur ensemblier avec Eurorail est également une opportunité.
- ☑ En ce sens, la Lorraine est une des régions où le développement d'un OFP (seul ou couplé avec un développement du transport combiné) bénéficie du plus grand nombre d'opportunités.
- ☑ La possibilité de « donner à voir » au travers d'une nouvelle solution impliquant des chargeurs et des transporteurs régionaux est en outre de nature à susciter de nouveaux potentiels « suiveurs ».
- ☑ Parallèlement, les potentiels détectés lors des enquêtes et de la campagne d'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, du ou des métiers, des partenariats d'exploitation (y compris avec les grandes EF),
- D'investigations plus techniques sur la faisabilité (sillons, matériels, réglementations, hommes et compétences, ...) ; ces investigations permettant ensuite d'envisager des évaluations de coûts,
- De la construction d'outils partenariaux permettant d'aller plus loin sur la « pré-commercialisation » et/ou l'engagement des acteurs.

¹² Il s'agit de deux chargeurs, seul l'un d'entre eux étant prêt à investir

ANNEXE 1



Metz, le 6 MARS 2012

Madame, Monsieur,

En 2010, l'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine (ORT2L) a fait conduire l'étude « *Logistique et transfert modal en Lorraine* » dont l'un des objectifs était notamment d'étudier les moyens de renforcer la compétitivité du fret ferroviaire.

Suite à cette étude, un comité de pilotage composé de professionnels s'est constitué autour de cette question, en collaboration avec le Conseil Économique, Social et Environnemental de Lorraine (CESEL).

Afin d'aider aux décisions de ce groupe, une étude de marché va être conduite pour permettre de juger de la viabilité économique d'une nouvelle offre ferroviaire sur notre région, cela en interrogeant directement les chargeurs et les organisateurs de transport multimodaux.

Aujourd'hui, nous avons mandaté le bureau d'étude SAMARCANDE Transport-Logistique-Territoire pour réaliser cette enquête, qui doit nous permettre de mieux cibler vos attentes et vos besoins en matière d'offre ferroviaire renouvelée.

Votre opinion sur les avantages et les inconvénients de ce mode de transport et les moyens d'en développer l'usage nous sont en effet indispensables pour obtenir les données de terrain les plus fiables possibles. C'est pourquoi nous vous invitons à répondre aux quelques questions jointes en annexe, destinées à identifier votre intérêt pour ce projet, et, le cas échéant, à déterminer l'interlocuteur qui, au sein de votre société, serait le mieux à même d'approfondir cette enquête avec nous.

Comptant sur votre active participation afin d'obtenir des résultats qui soient au plus près des réalités économiques de vos entreprises et de la région Lorraine, nous vous en remercions par avance.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos respectueuses salutations,

Patrick ABATE,

Vice-président du Conseil
Régional de Lorraine,
Vice-président de l'ORT2L

Frantz EHRLACHER

Président de l'ORT2L,
Vice-Président du CESE
Lorraine,
Président du GIATEL

Alain LIGER

Directeur de la DREAL
Lorraine

Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine

Association régie par les articles 21 à 79-III du code civil local, maintenu en vigueur par la loi du 1er juin 1924 dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, inscrite au registre des associations du Tribunal d'instance de Metz, volume 147 folio n°68.

Siège : DREAL Lorraine / STID

2, rue Augustin Fresnel BP 95038 57071 METZ Cedex 3 – tél. 03 87 62 81 00

ANNEXE 2

<p>Questionnaire – guide d'entretien</p> <p>Etude ORT2L : Amélioration de la compétitivité ferroviaire en Lorraine</p>
--

NOM DE L'ENTREPRISE :

Nom du répondant :

Pour les questionnaires transmis par mail au groupe de travail de l'ORT2L : Si vous gérez plusieurs ITE ou plusieurs sites, pouvez-vous renseigner plusieurs questionnaires ou distinguer vos réponses (par exemple par des couleurs différents) selon le site concerné

Ce guide d'entretiens comporte des questions ouvertes et des tableaux unifiés à renseigner

1. ACTIVITE DE VOTRE SITE

- Localisation (commune) :
- Code APE (Activité Principale de l'Etablissement) de votre établissement :

Quelle est votre activité, quels sont les produits traités, les conditionnements, quelle place occupe votre site dans la chaîne (site de fabrication, site de distribution,...) :

Filières

Commissionnaire, transporteur, organisateur	☐
---	---

Filières non transport

Charbon	☐	Matériaux de construction	☐
Sidérurgie	☐	Chimie	☐
Automobile	☐	Céréales	☐
Boissons	☐	IAA	☐
Grande Distribution	☐	Bois	☐
Ciment	☐	Papier-carton	☐
Pétrole raffinage	☐	Verre	☐
Produits manufacturés	☐	Autre, précisez	☐

Produits, conditionnements

Produits alimentaires secs	<input type="checkbox"/>	Vracs liquides non dangereux	<input type="checkbox"/>
Produits alimentaires sous température dirigée	<input type="checkbox"/>	Vracs solides non dangereux	<input type="checkbox"/>
Produits manufacturés palettisés	<input type="checkbox"/>	Vracs pulvérulents	<input type="checkbox"/>
Produits manufacturés non palettisés	<input type="checkbox"/>	Produits liquides dangereux	<input type="checkbox"/>
Conteneurs maritimes, précisez pour quels produits :	<input type="checkbox"/>	Produits solides dangereux	<input type="checkbox"/>
Autres, précisez :			

Si produits dangereux, votre site est-il SEVESO		oui <input type="checkbox"/> précisez le seuil	
Si produits dangereux précisez le classement RID			
Matières, objets explosibles	<input type="checkbox"/>	Gaz	<input type="checkbox"/>
Matières liquides inflammables	<input type="checkbox"/>	Matières solides inflammables	<input type="checkbox"/>
Matières sujettes à l'inflammation spontanée	<input type="checkbox"/>	Matières qui au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables	<input type="checkbox"/>
Matières comburantes	<input type="checkbox"/>	Peroxydes organiques	<input type="checkbox"/>
Matières toxiques	<input type="checkbox"/>	Matières infectieuses	<input type="checkbox"/>
Matières radioactives	<input type="checkbox"/>	Matières corrosives	<input type="checkbox"/>
Matières et objets dangereux divers	<input type="checkbox"/>		

Type de site, place dans la chaîne

<input type="checkbox"/> Un site de production	<input type="checkbox"/> Un site commercial, de distribution	<input type="checkbox"/> Un site logistique
<input type="checkbox"/> Un silo	<input type="checkbox"/> Une carrière	<input type="checkbox"/> Un site transport, messagerie
<input type="checkbox"/> Autre, précisez :		

○ Quelles sont les vocations géographiques de votre site et de vos flux ?

○ En matière de transport, êtes-vous prescripteur du mode de transport ?

Oui Non, la décision est prise au niveau du siège social de mon entreprise ou groupe Non, la décision est prise par mon client Non, la décision est prise par mon fournisseur

Autre, précisez :

- Votre activité est-elle saisonnière, en quoi la saisonnalité influence-t-elle l'organisation et vos demandes en matière de transport ?

2. VOS TRANSPORTS TOUS MODES

- Quels sont vos tonnages tous modes, les grandes origines / destinations, la part de la route

			<i>Précisions</i>
Réceptions : <i>Tonnes totales</i>	Expéditions : <i>Tonnes totales</i>		
Part de la route% des tonnes	Part de la route% des tonnes		
<i>Précisez <u>origine 1</u> :</i>Tonnes totales	<i>Précisez <u>destination 1</u> :</i>Tonnes totales		
<i>Précisez <u>origine 2</u> :</i>Tonnes totales	<i>Précisez <u>destination 2</u> :</i>Tonnes totales		
<i>Précisez <u>origine 3</u> :</i>Tonnes totales	<i>Précisez <u>destination 3</u> :</i>Tonnes totales		

- Quelle est l'importance des flux intra-régionaux ?
- Si vous externalisez vos transports et si il y a rupture chez le transporteur ou commissionnaire, savez-vous où se situe le lieu de reprise par le transporteur ou commissionnaire ?

3. TRAFICS FERROVIAIRES

- **Utilisez-vous le transport ferroviaire, si oui pour quels tonnages, quels types d'envois, selon quelle fréquence (nombre d'envois par mois) ?**
Ou avez-vous dans le passé utilisé le fer pour quels tonnages, quels types d'envois, selon quelle fréquence (nombre d'envois par mois) ?

Tonnage annuel (en précisant l'origine ou la destination et le sens du flux)	Produits concernés (et éventuellement contraintes produits)	Quel type d'envois (Wagons isolés, trains entiers, caisses,...)	Quelle fréquence	Quel délai et quel horaire (mise à disposition du train et heure de départ)	Quel(s) wagon(s), qui est propriétaire (transporteur, chargeur, loueur), , charge à l'essieu	Quel(s) opérateur(s)	Part du fer en % des tonnes

- **Développez si contraintes particulières :**
- **Pour les utilisateurs quel intérêt vous procure le recours au fer ?**
Pour les non utilisateurs pourquoi ne l'utilisez vous plus ?

4. VOS ATTENTES

- Si une nouvelle offre ferroviaire de proximité était mise en œuvre en Lorraine, seriez-vous intéressé et pour quel tonnage ?
ou vous avez indiqué XXX tonnes, à quels flux correspondent-elles ?

Tonnage annuel (en précisant l'origine ou la destination et le sens du flux)	Produits concernés (et éventuellement contraintes produits)	Quel type d'envois (Wagons isolés, trains entiers, caisses,...) et taille de lot minimale	Quelle fréquence	Quel délai et quel horaire (mise à disposition du train et heure de départ)	Quel(s) wagon(s), qui serait propriétaire (transporteur, chargeur, loueur), charge à l'essieu	Part du fer en % des tonnes

- **Quelle fourchette de variation est-elle possible en termes de fréquences ? Cela dépend-il de vos possibilités de stockage (wagons, produits) ?**
- **Quelle fourchette de variation est-elle possible en termes de délais / horaires ? Cela dépend-il de vos possibilités de stockage (wagons, produits) ?**
- **Développez si contraintes particulières (par exemple liées aux transports frigorifiques,...) ?**
- **Certains de ces flux sont-ils saisonniers, si tel est le cas, quelles sont les spécificités liées à cette saisonnalité (tonnages sur les mois concernés) ?**

5. QUELLES SONT VOS ATTENTES VIS-A-VIS D'UN NOUVEL OPERATEUR

- **Attentes en termes d'acheminement (fréquence, horaires, wagons,...)**
- **Attentes en termes de réactivité et de planification (délai de prévenance par rapport à l'entreprise ferroviaire)**
- **Attentes en termes de services connexes (gestion de l'ITE, gestion des wagons et des vides....)**
- **Attentes en termes de services logistiques (stockage, offre multimodale)**
- **Attentes en termes de compétitivité tarifaire**

6. QUEL ENGAGEMENT POUVEZ-VOUS ENVISAGER

- **Engagement en termes de remises**
- **Engagement en termes de création d'un OFP (entrée au capital)**

7. CARACTERISTIQUES DE VOTRE INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE (ITE)

- **Caractéristiques du faisceau d'échange du site (1^{ère} partie)**
- **Payez-vous la redevance d'embranchement ?**
- **Le faisceau est-il en état d'utilisation ? Sinon êtes-vous prêt à procéder à un investissement, de quel montant ?**
- **Caractéristiques de votre ITE (partie privée)**

Votre site peut-il, compte tenu de sa configuration physique (longueur), recevoir des trains entiers ?

Oui

Non

Si vous la connaissez, précisez la longueur de votre ITE ou de la voie la plus longue de votre ITE :

Moins de 150mètres

300 à 500 mètres

150 à 300 mètres

Plus de 500 mètres

Si ITE inférieure au train entier, quelles contraintes cela peut-il entraîner pour vous ?

Votre ITE comporte-t-elle une ou plusieurs voies : 1 voie plusieurs voies

Votre ITE comporte-t-elle un faisceau de triage : oui non

Votre ITE est-elle électrifiée : oui non

Votre ITE est-elle équipée d'un engin de manutention, quelle usage oui non

Contraintes de charge à l'essieu admissible : ... oui, précisez

Autre contrainte technique :

Est-il possible de faire sur votre ITE le plein de gasoil des locomotives : oui, précisez

- **Existe-t-il au-delà de la description des contraintes relatives à votre embranchement ?**
- **Vous n'êtes pas embranché, mais utilisez ou avez utilisé le fer via une gare ou une autre ITE, expliquez ? Cette solution est-elle encore possible ?**