

ENQUETE SUR L'AMELIORATION DE L'OFFRE FERROVIAIRE EN LORRAINE

**Présentation
19/02/2013**



Samarcande Transport-Logistique-Territoire
50-52 rue Edouard Pailleron 75019 Paris
Tél : 01 53 19 81 02 – fax : 01 53 19 06 36
e-mail : samarcande@samarcande.fr
site web : www.samarcande.fr



OBSERVATOIRE RÉGIONAL
DES TRANSPORTS ET
DE LA LOGISTIQUE
DE LORRAINE



Dans un contexte de promotion du report modal de la route vers le fer et de déclin continu du fret ferroviaire, 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



Méthodologie



Des potentiels et des trafics existants



Les reports modaux : trains entiers



Les reports modaux : Wagons isolés



Les organisations possibles par pôle



Les reports transport combiné



Conclusions

Une étude partenariale

Qualification du fichier

Lettre de sensibilisation

Questionnaire

- **Sensibiliser** les entreprises embranchées
- Identifier de **nouveaux partenaires**

Questionnaire court

- Identifier **des besoins, des usages**
- **Etre en capacité d'associer** des partenaires

Entretiens qualitatifs

Guide d'entretien

- Identifier **des trafics miscibles**
- **Evaluer les conditions** de miscibilité

Analyse

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 :

- **80 retours**
- **soit un taux de retour de 40 %**

36 répondants intéressés & recontactés

7 rendez-vous non finalisés

29 entretiens renseignés, exploités (80 %)

**Entretiens complémentaires : GPMD,
entreprise extrarégionale, filière matériaux,
filière bois**

GUIDE D'ENTRETIEN

1. ACTIVITE DE VOTRE SITE

- Activité, filière, Vocations géographiques, ...

2. TRANSPORTS TOUS MODES

- Tonnages, Grandes origines / destinations, Part de la route

3. TRAFICS FERROVIAIRES

- Utilisation actuelle, passée ? ...

4. ATTENTES

- Si une nouvelle offre ferroviaire de proximité était mise en œuvre en Lorraine, seriez-vous intéressé et pour quel tonnage ?

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

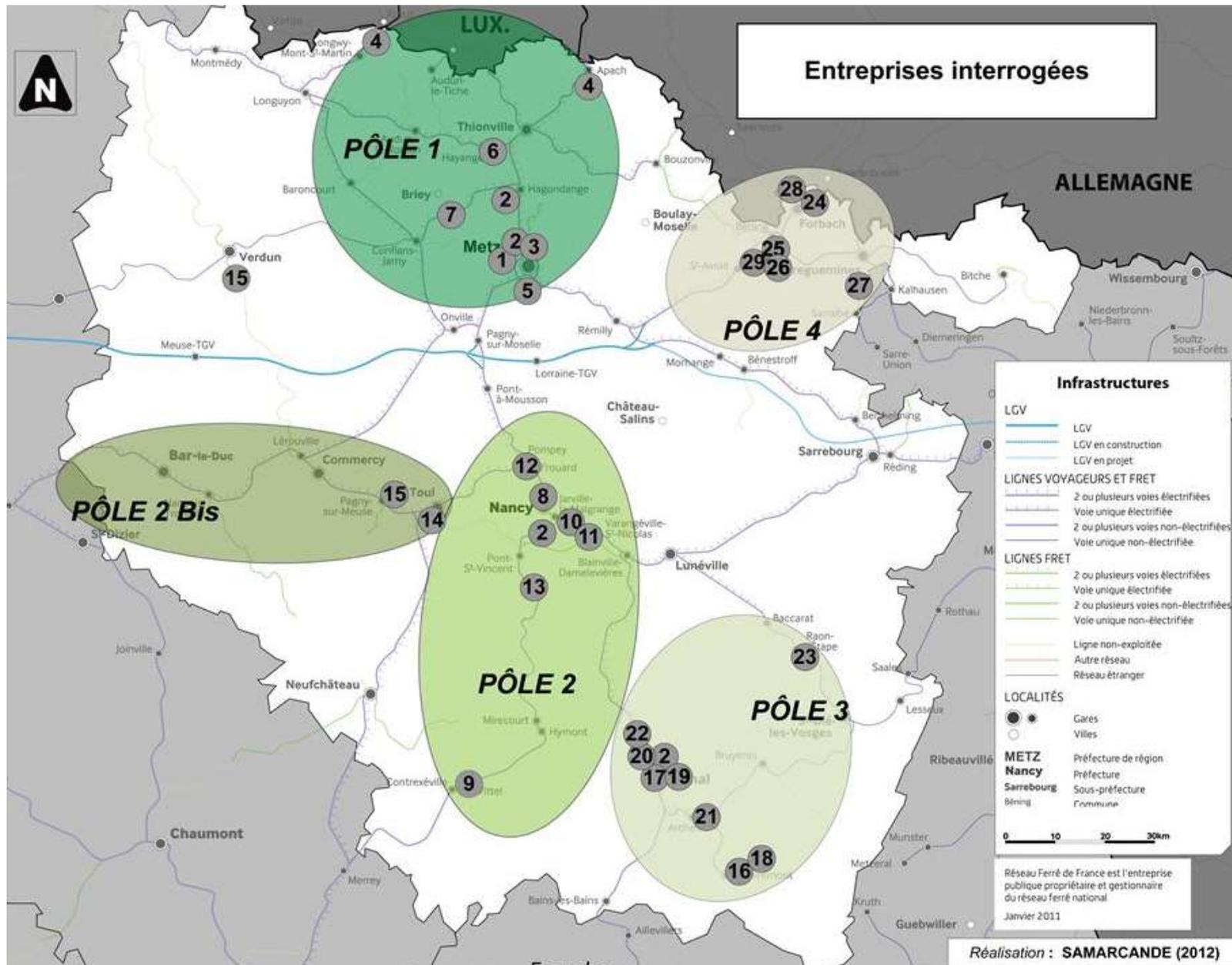
- En termes d'acheminement (fréquence, horaires, wagons,...), services connexes

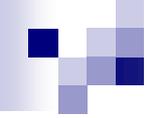
6. QUEL ENGAGEMENT POUVEZ-VOUS ENVISAGER

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

7. CARACTERISTIQUES DE VOTRE INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE (ITE)

Les potentiels : pôles de densité ferroviaire





Méthodologie



Un objectif de report modal



Les reports modaux : trains entiers



Les reports modaux : Wagons isolés



Les organisations possibles par pôle



Les reports transport combiné



Conclusions

Un objectif de report modal

**TRAFIC FERROVIAIRES
EXISTANTS (SNCF,
EUROPORTE, ECR) –
55 % DE L'ÉCHANTILLON**

*Env. 3,8 millions de
tonnes*

*Des opportunités de
desserte locale éventuelles
mais selon des stratégies
d'acteurs fer.*

**DES POTENTIELS DE REPORT DE
LA ROUTE VERS LE FER
1,2 MILLIONS DE TONNES**

Enquête

TRAINS ENTIERS
Env. 115 000 tonnes

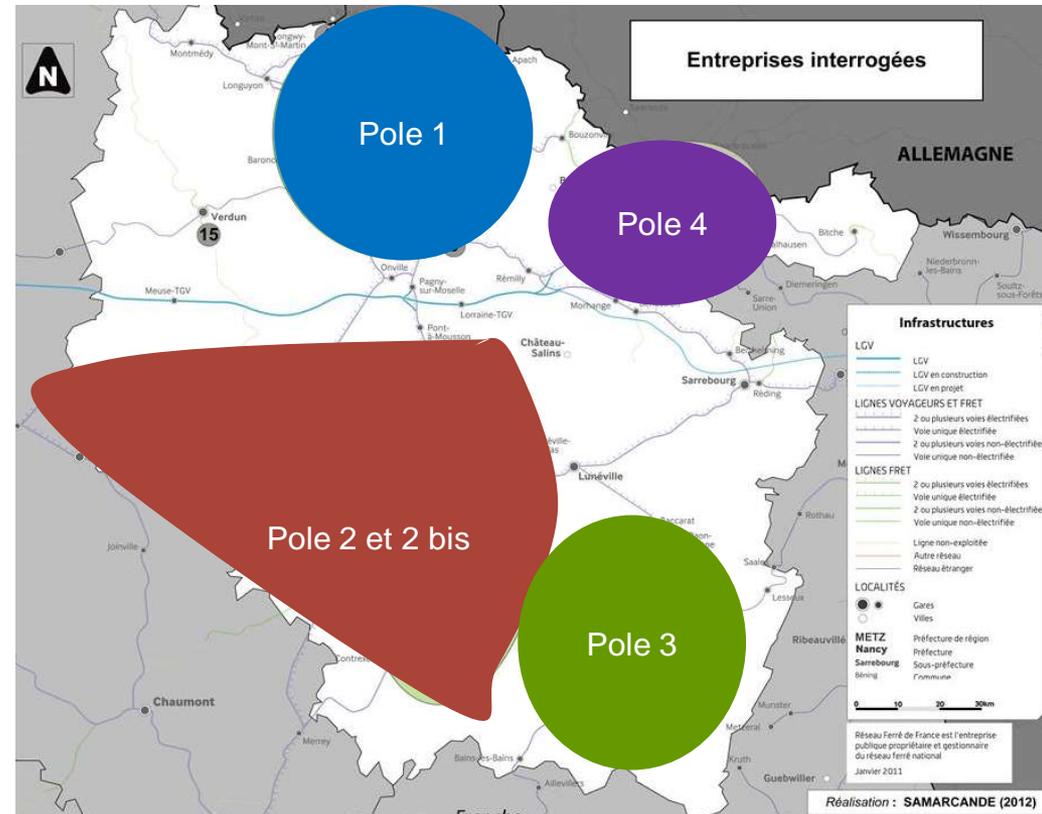
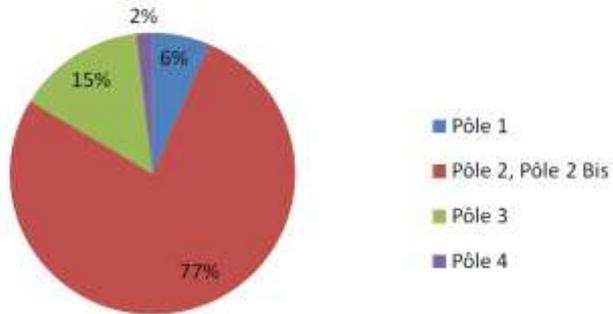
DIFFUS DE TYPE WI
Env. 300 000 TONNES

DIFFUS INTERMODAL
Env. 800 000 tonnes

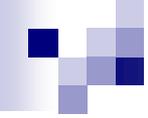
Analyse qualitative

Les trafics existants par pôle (16 entreprises)

Trafics ferroviaires actuels par pôle
(part des tonnages)



- **Filières traditionnelles** : Métallurgie, Matériaux, Auto-Véhicules de transport, Produits Grande Consommation – Logistique, Bois/papier, Chimie
- **Les principales O/D** sont la **Grande Région** (Lorraine, Sarre, , Luxembourg, Rhénanie-Palatinat, Région Wallonne), **Allemagne** (hors Sarre), **Sud-Est**
- **Une concurrence ferroviaire active** : SNCF, Europorte, CFL, ECR



Méthodologie



Un objectif de report modal



Les reports modaux : trains entiers



Les reports modaux : Wagons isolés



Les organisations possibles par pôle



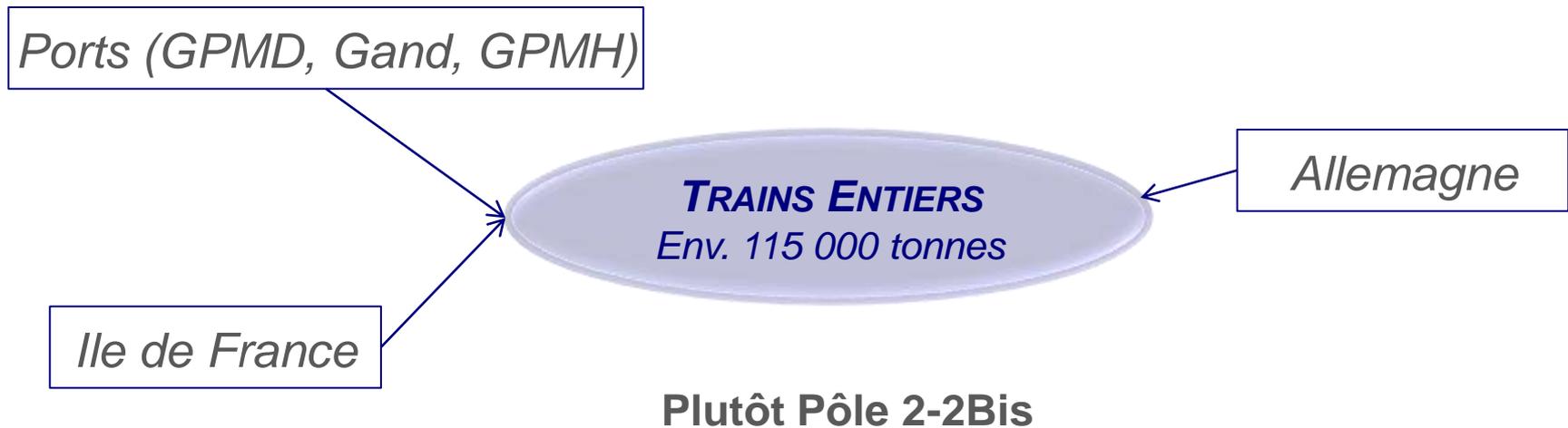
Les reports transport combiné

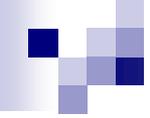


Conclusions

Des opportunités « shortlines »

- Des trafics qui **n'exigent pas techniquement la création d'un OFP** ...
- ... mais des trafics **saisonniers**, peu attractifs pour les opérateurs → pas d'offres faites ...
- ... des trafics dont certains pourraient correspondre à de la moyenne distance réalisable par un OFP (Ile de France, Allemagne) ?

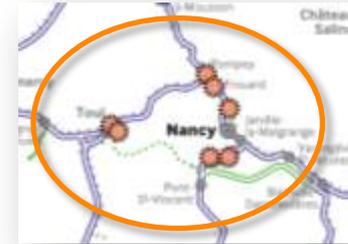




- ▶ **Méthodologie**
- ▶ **Un objectif de report modal**
- ▶ **Les reports modaux : trains entiers**
- ▶ **Les reports modaux : Wagons isolés**
- ▶ **Les organisations possibles par pôle**
- ▶ **Les reports transport combiné**
- ▶ **Conclusions**

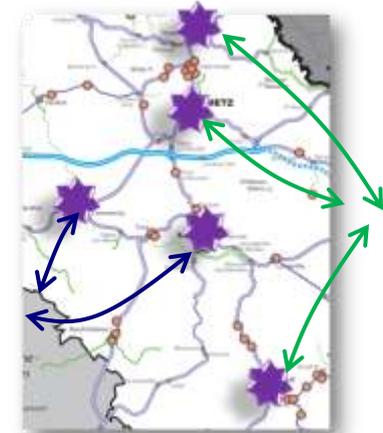
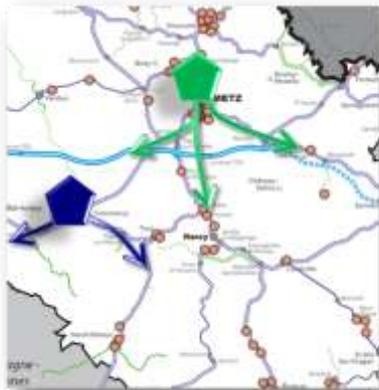
Trois conditions indispensables

*La desserte locale
(aux deux bouts)*



*La traction ferroviaire
longue distance*

*La consolidation,
la miscibilité*



Une exigence de fractionnement

POTENTIEL DIFFUS
ENV. 300 000 TONNES

Un potentiel apprécié hors projets non quantifiés

DIFFUS ACCESSIBLE
ENV. 290 000 TONNES

Un potentiel apprécié hors trafics peu pertinents

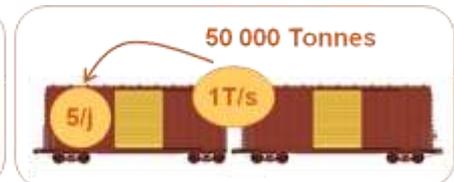
DIFFUS CAPTABLE
ENV. 140 000 TONNES

140 000 Tonnes portées par des « pilotes potentiels » déclarés

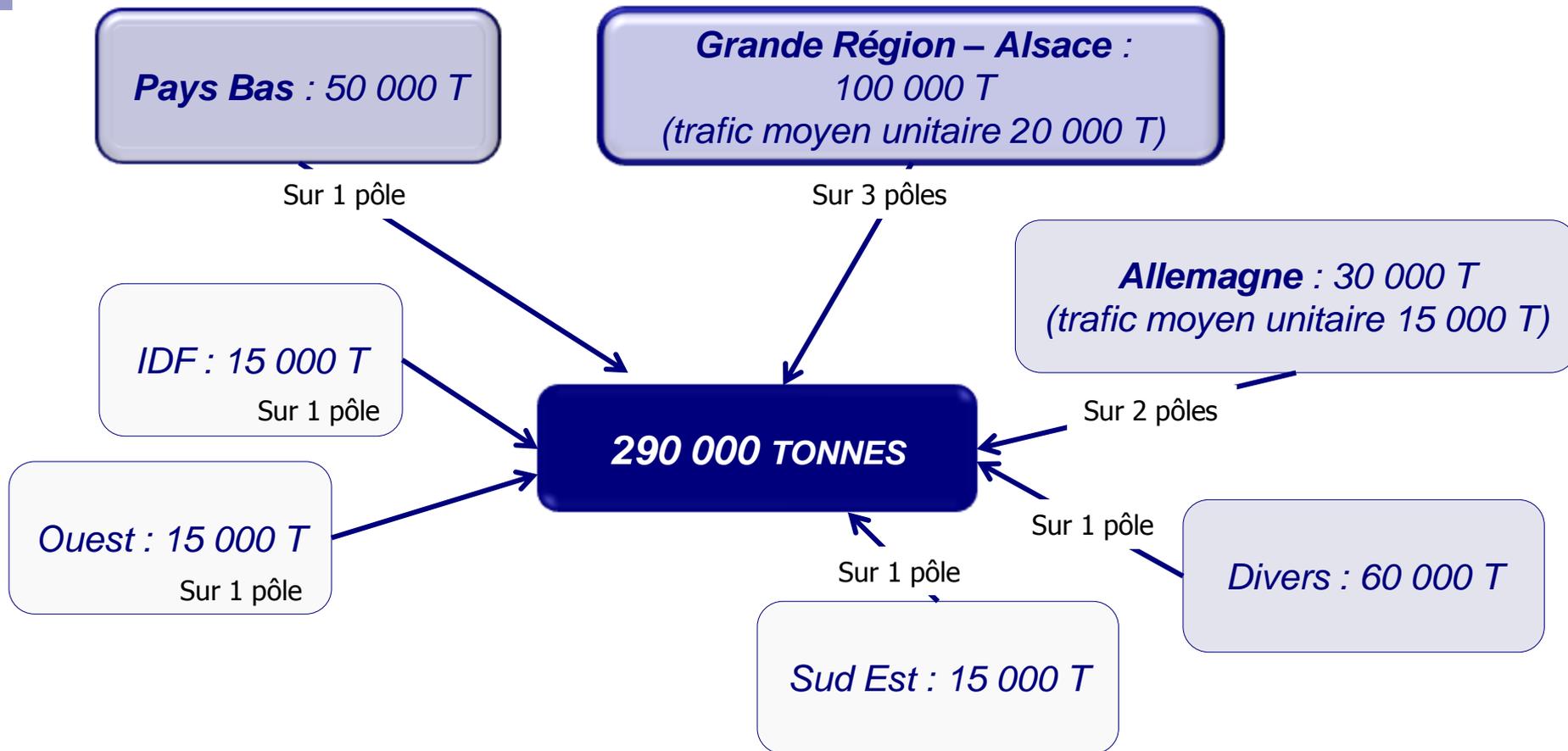
DES TONNAGES NON NÉGLIGEABLES Y COMPRIS PAR O/D MAIS DES PROSPECTS
ATTACHES AU FRACTIONNEMENT DES FLUX

UN TRAFIC MOYEN PAR
ENTREPRISE D'
ENV. 32 000 TONNES

DES TRAFICS MOYENS CONSOLIDÉS PAR
DESTINATION DE
10 000 T À 50 000 T

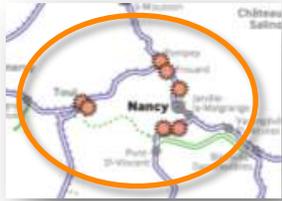


Les grandes Origines / destinations



- **Quelques destinations partagées ...**
- **... et des destinations sensibles à un prospect** (potentiels plus sensible à 1 prospect en France qu'à l'international)
- donc des destinations avec des **déséquilibres de sens ...**
- **... des trafics en sorties** (maîtrise de la prescription modale)

Nécessité de se connecter à un hub



La desserte locale

Du fractionnement donc **impossibilité de constituer des trains entiers par destination** sur un point de consolidation **sauf** éventuellement sur de la **courte distance** (Grande Région voire IDF)

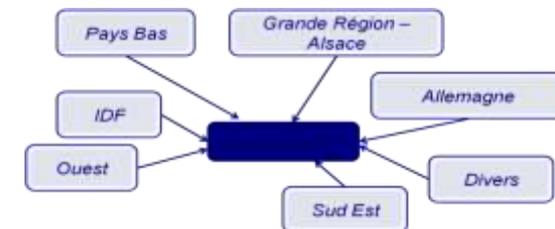
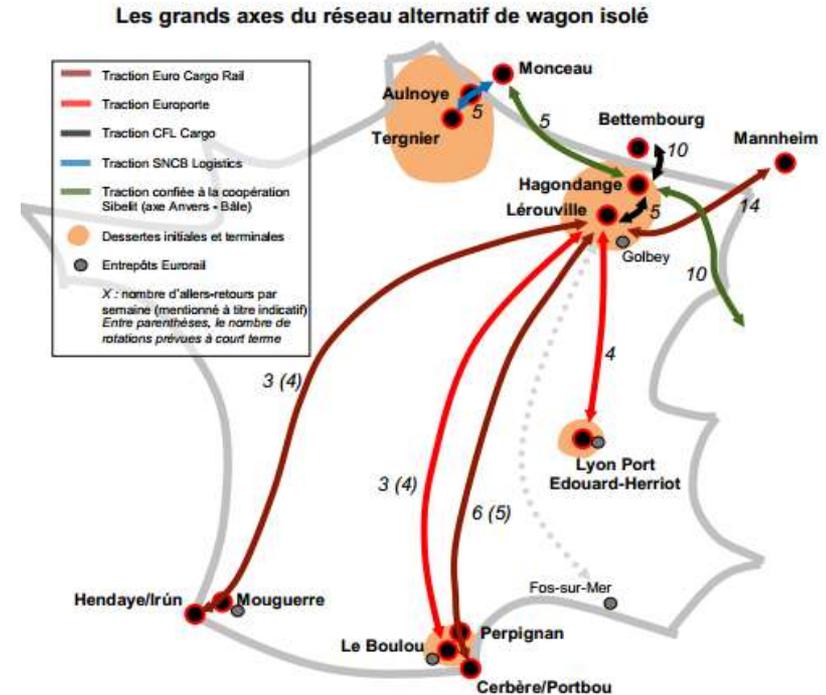
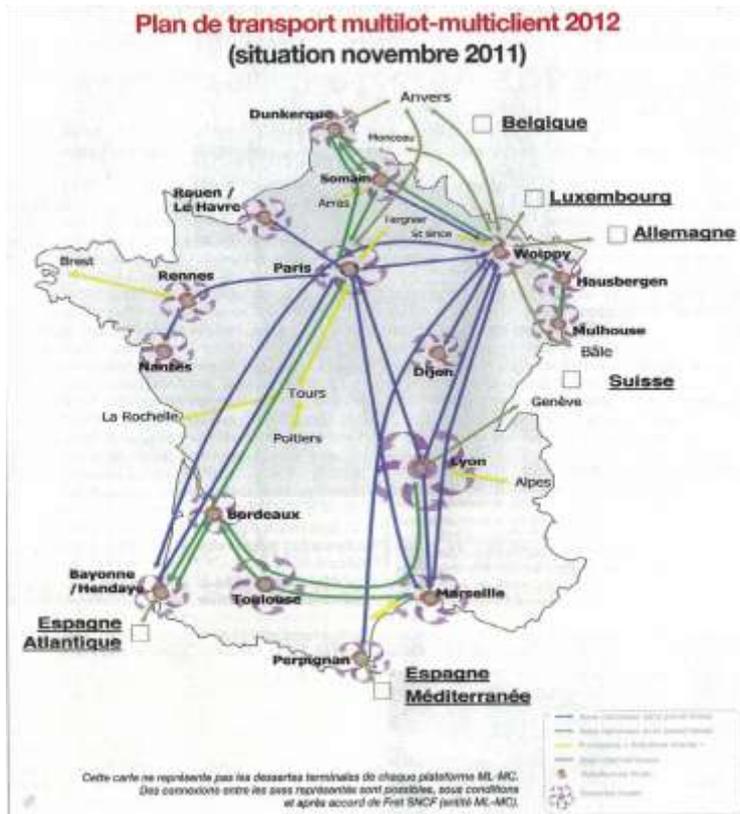
Il faut **se connecter à un hub** : 2 hubs en Région. Toutes les grandes EF représentées



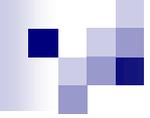
Shortline



Des opportunités : 2 hubs complémentaires ?

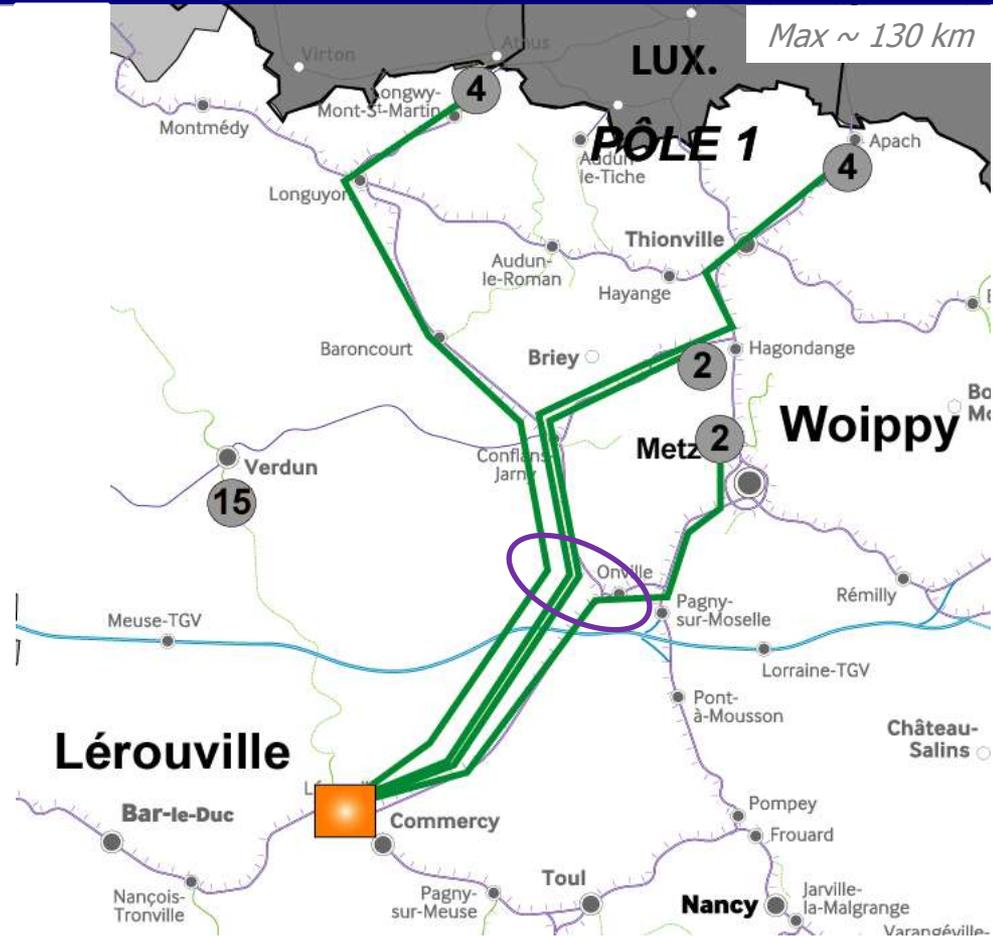
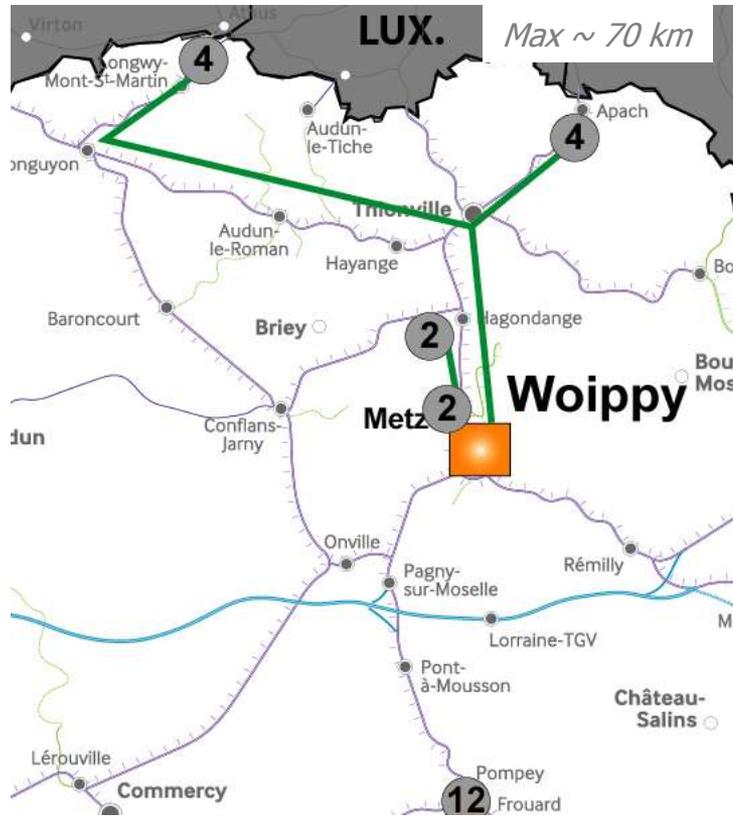


- Des destinations non desservies par Léroville (Ile de France, Ouest, Sud Est) mais un réseau qui s'étoffe
- Des liaisons possibles via Woippy. Quelle stratégie de l'opérateur ?
- Pas d'OPF dans l'Ouest ou en Alsace



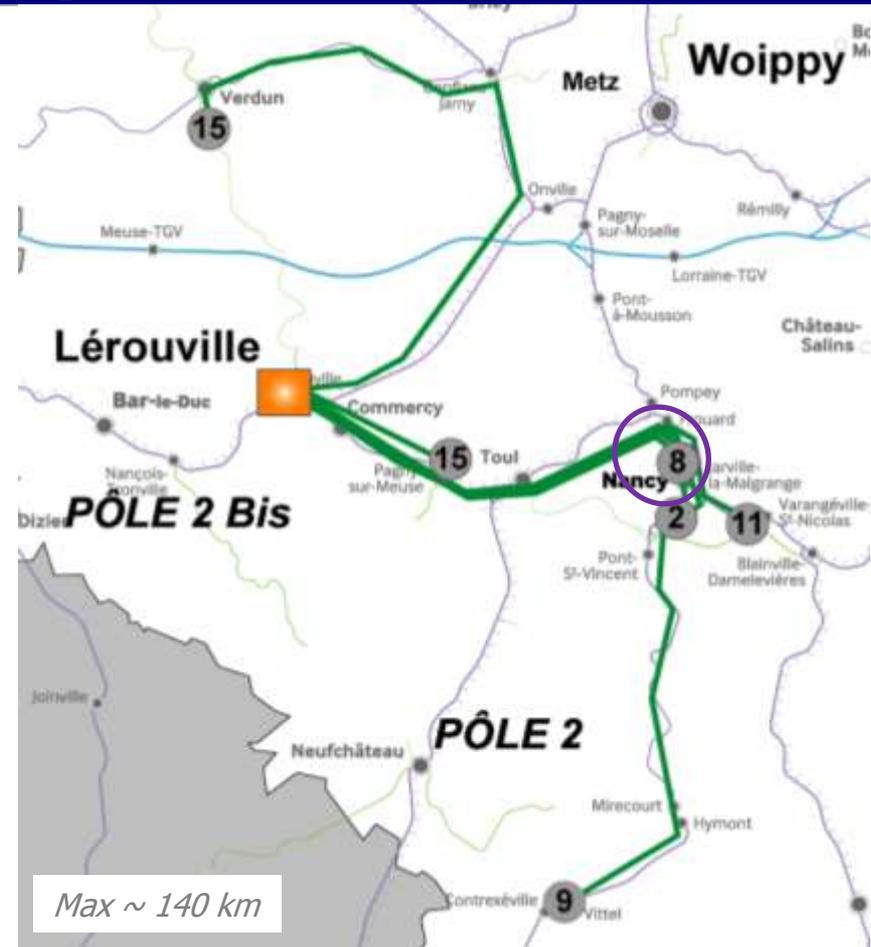
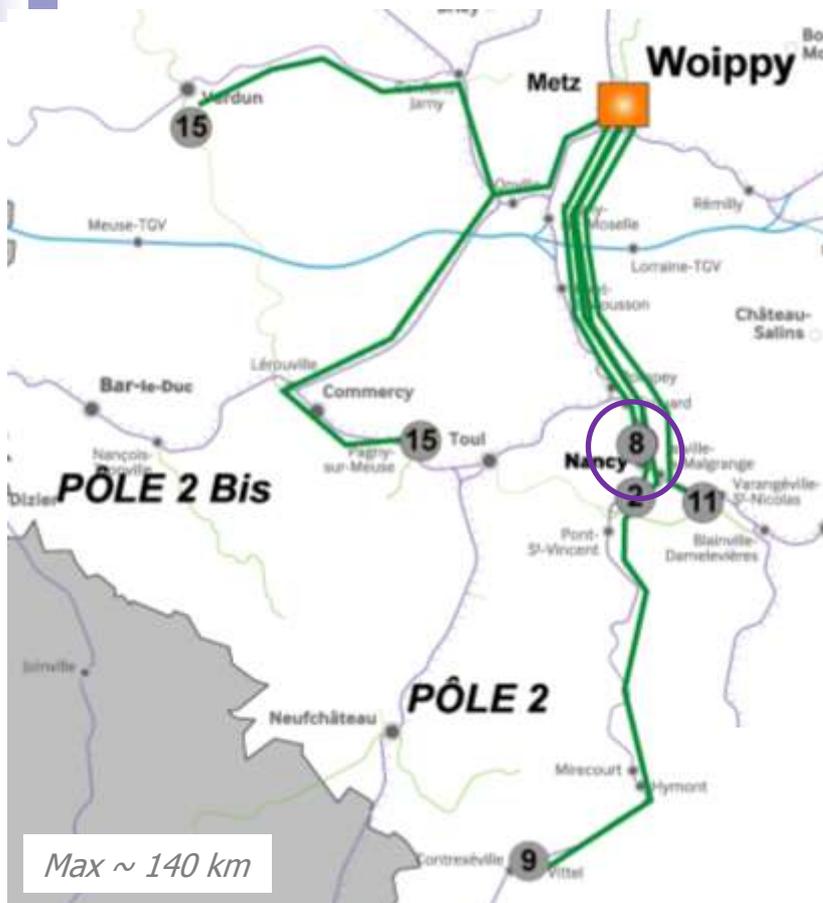
- ▶ **Méthodologie**
- ▶ **Un objectif de report modal**
- ▶ **Les reports modaux : trains entiers**
- ▶ **Les reports modaux : Wagons isolés**
- ▶ **Les organisations possibles par pôle**
- ▶ **Les reports transport combiné**
- ▶ **Conclusions**

Les potentiels de report WI Pôle 1



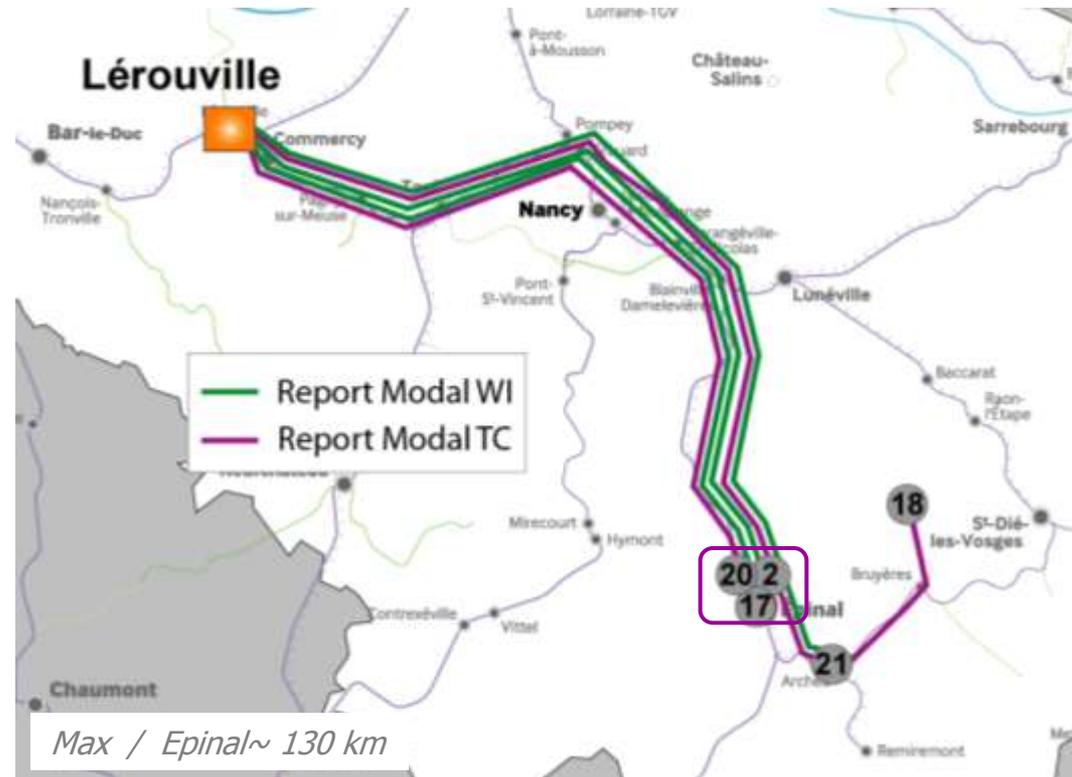
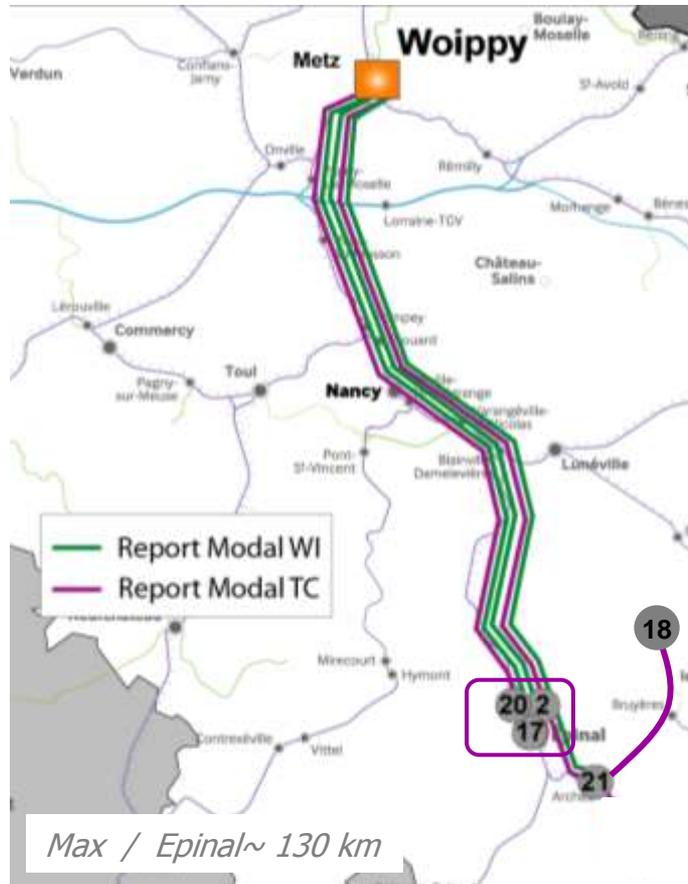
- Quelles que soient les options, **l'OFP devra circuler sur le RFN**
- **Point primaire de consolidation envisageable**
- Des situations différentes en termes d'ITE (des investissements à réaliser sur au moins une ITE non utilisée, des possibilités de « poste Gasoil »)

Les potentiels de report WI Pôles 2 – 2 bis

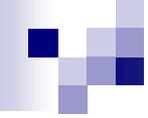


- Quel que soit le cas, un OFP qui devra circuler sur le RFN
- **Point primaire de consolidation autour de Nancy**
Selon les sites de consolidation, des trafics en rebroussement
- Des situations assez proches en termes d'ITE : plutôt des voies courtes de 150 – 300 mètres, avec plusieurs voies par site

Les potentiels de report pôle 3

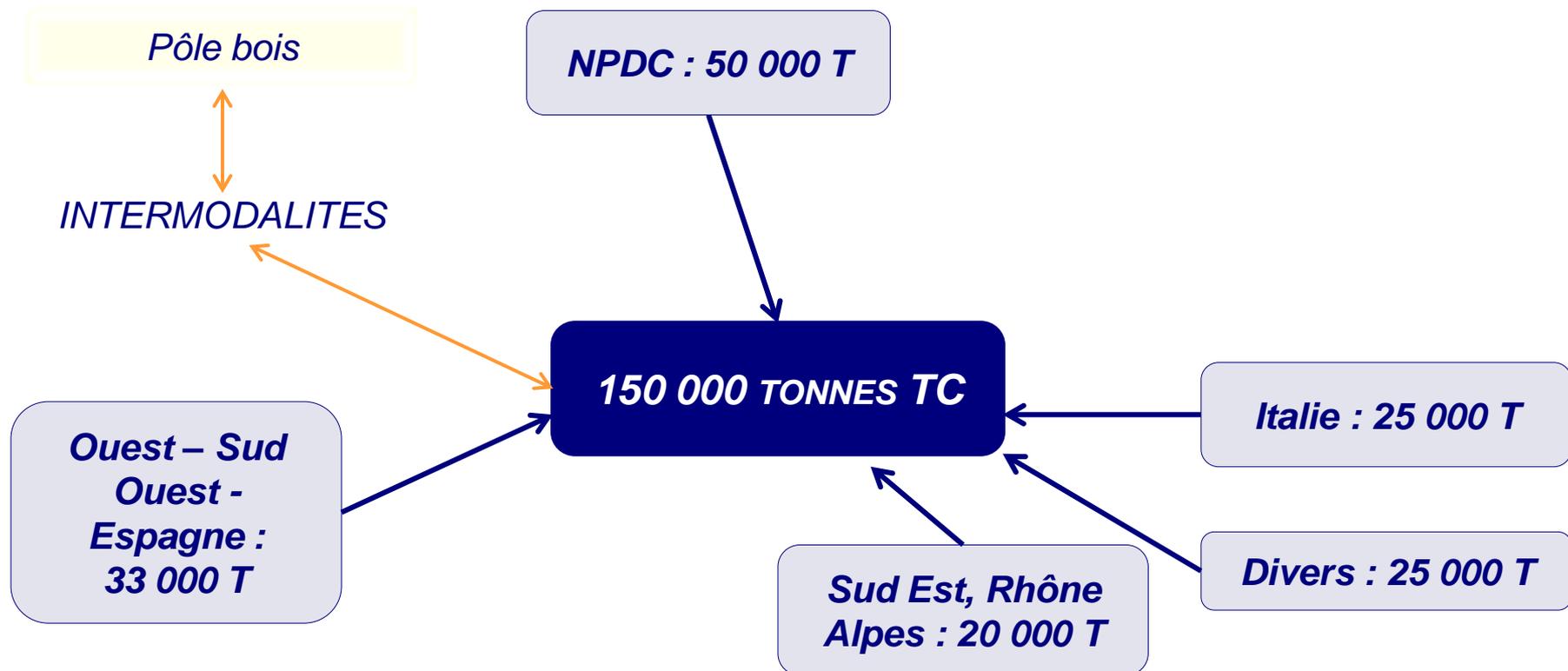


- Quel que soit le cas, un **OFP** qui devra circuler sur le RFN
- **Point primaire de consolidation envisageable autour d'Epinal – Golbey, consolidant des solutions intermodales pour un « pôle bois »**
- Des situations assez proches en termes d'ITE : plutôt des voies courtes de 150 – 300 mètres, avec plusieurs voies par site ; **des sites bois non embranchés**



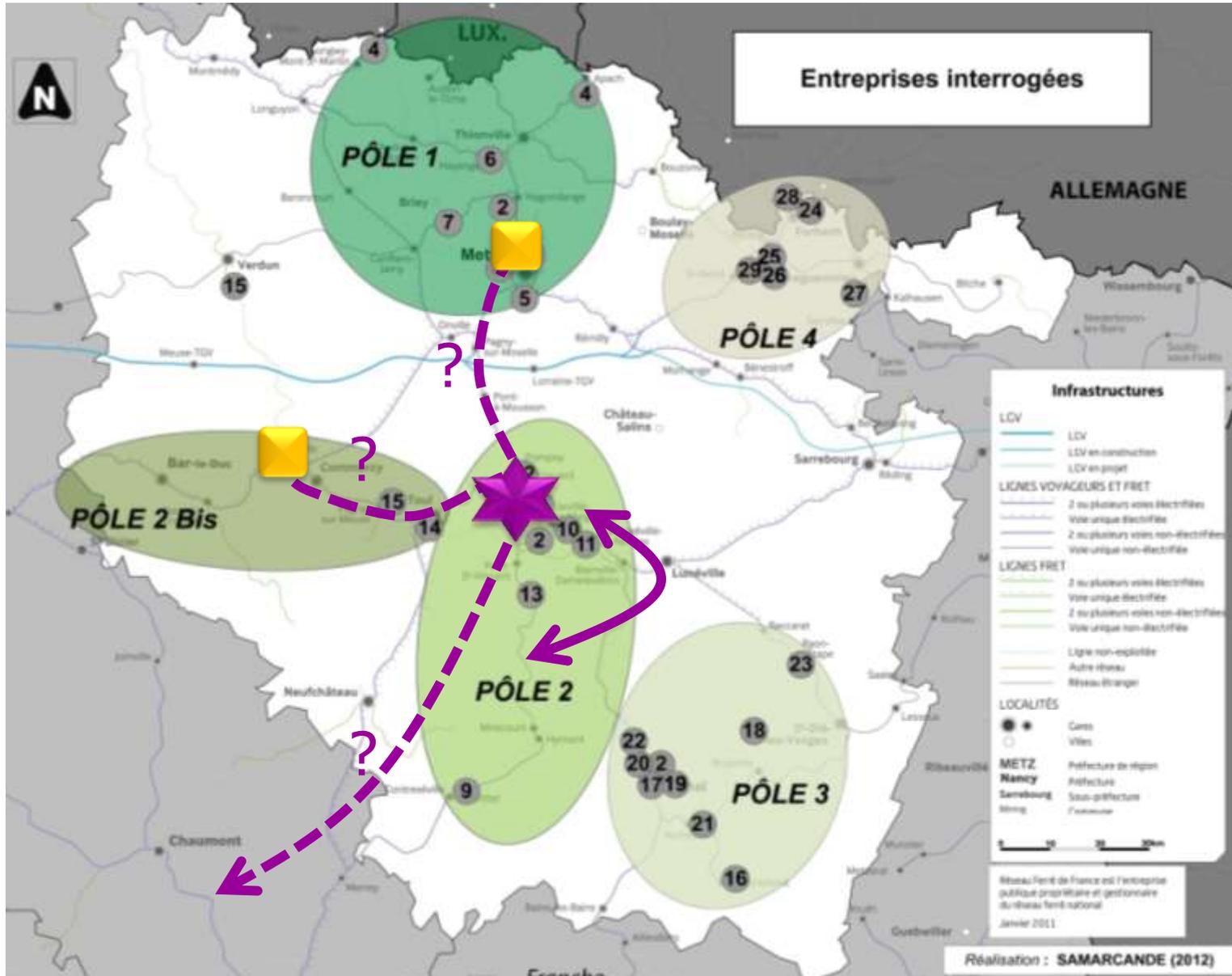
- ▶ **Méthodologie**
- ▶ **Un objectif de report modal**
- ▶ **Les reports modaux : trains entiers**
- ▶ **Les reports modaux : Wagons isolés**
- ▶ **Les organisations possibles par pôle**
- ▶ **Les reports modaux : transport combiné**
- ▶ **Conclusions**

Des intermodalités



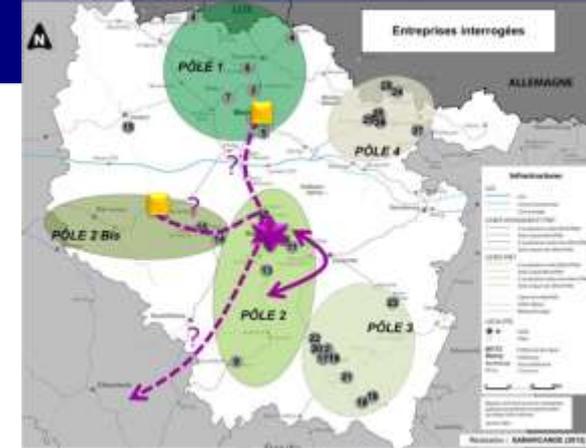
- Un trafic moyen / entreprise d'environ 30 000 tonnes
- **Une méthodologie qui ne permet d'approcher le transport combiné que très partiellement**
- **Aucune destination, sur le panel, ne permet d'ouvrir une ligne**
 - soit rabattement sur un pôle de consolidation,
 - soit des trafics complémentaires analysés ou à analyser dans le cadre d'autres études et qui permettent des ouvertures de trains d'axes.

Les modalités possibles

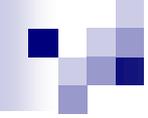


Des options possibles à ce stade

- Un pôle 2 dominant en termes de potentiel combiné



- 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* »
- Un plan de transport autonome ou une connexion un ou des hubs existants



- ▶ **Méthodologie**
- ▶ **Un objectif de report modal**
- ▶ **Les reports modaux : trains entiers**
- ▶ **Les reports modaux : Wagons isolés**
- ▶ **Les organisations possibles par pôle**
- ▶ **Les reports transport combiné**
- ▶ **Conclusions**

❑ Une cible principale : fret diffus (Wagon Isolé)

- Un potentiel de 290 000 tonnes en wagons isolés
- Un potentiel intermodal « bois » complémentaire et important mais sensible à la stratégie d'un acteur
- 2 pôles qui ressortent :
 - « pôle 2 » Wagons Isolés et transport combiné traditionnel ;
 - « pôle 3 » wagons isolés et « gare bois »

Des trafics wagons isolés sur chacun ces pôles d'environ **100 000 tonnes**

- Une nécessité de se raccrocher à un plan de transport « national »
- Une question qui demeure : la réalité de la desserte à l'autre bout ?

Des destinations captables

- ❑ Des destinations offertes par les deux plans de transport nationaux : **Allemagne (30 000 T), Pays Bas (50 000 T)**
- ❑ Des destinations desservies par le MLMC, non desservies par Lérrouville (mais réseau en développement) : **Ile de France, Ouest, Sud Est (15 000 tonnes chaque)**
- ❑ **Des attentes sur des distances courtes (100 000 tonnes) mais provenant de divers pôles avec des trafics moyens de 20 000 Tonnes.**
- ❑ **Des trafics de produits réputés ferroviarisables (chimie, bois, ferrailles) mais des wagons spécifiques**
- ❑ Des attentes sur des trains entiers mais irréguliers qui ne peuvent donc pas constituer un socle

Cœur 190 000 tonnes + short line (100 000 tonnes)

Un OFP qui devra être EF

- Un OFP qui **devra circuler sur le RFN**

- Donc licence EF, certificat de sécurité, reconnaissance des lignes,...

- Un ensemble « pôle 2Bis, 2 et 3 » qui semble le plus pertinent

- Éventuellement avec **des points primaires de consolidation autour d'Epinal** (captant des trafics bois sensibles à 1 prospect mais pouvant être très importants) et **Nancy**

- Des réflexions complémentaires à mener sur le potentiel combiné, les complémentarités avec un OFP ramenant (ou non) vers un pôle de consolidation, un OFP effectuant des manœuvres pour le chantier**

- Des pôles pertinents plus proches de Lérouville

- Des potentiels qui pourraient aussi être alimentés par la stratégie propre des opérateurs intervenant sur ce dispositif (EF + Eurorail) ou sur celui de Woippy (SNCF)