

ORT Pays de la Loire

# Etude de potentiel de redéploiement du fret ferroviaire au Mans



**SYSTRA**



# Présentation de l'étude

## Objectifs généraux de l'étude

Une volonté de redynamiser le site du Mans partagée par les collectivités et les acteurs économiques

Un besoin d'éclairage sur le potentiel de création d'un Opérateur Fret de Proximité

## Phases et objectifs particuliers

I

Perspectives de développement des activités ferroviaires

Réaliser un état des lieux du **contexte industriel et logistique**

Recueillir les **attentes des acteurs locaux** : industriels, logisticiens, transporteurs, ports

II

Analyse détaillée par axe de la pertinence du ferroviaire

Définir les **services potentiels de fret ferroviaire** compatibles avec la demande identifiée

Définir la **pertinence d'une offre de fret local** (Opérateur Fret de Proximité...) dans ce contexte

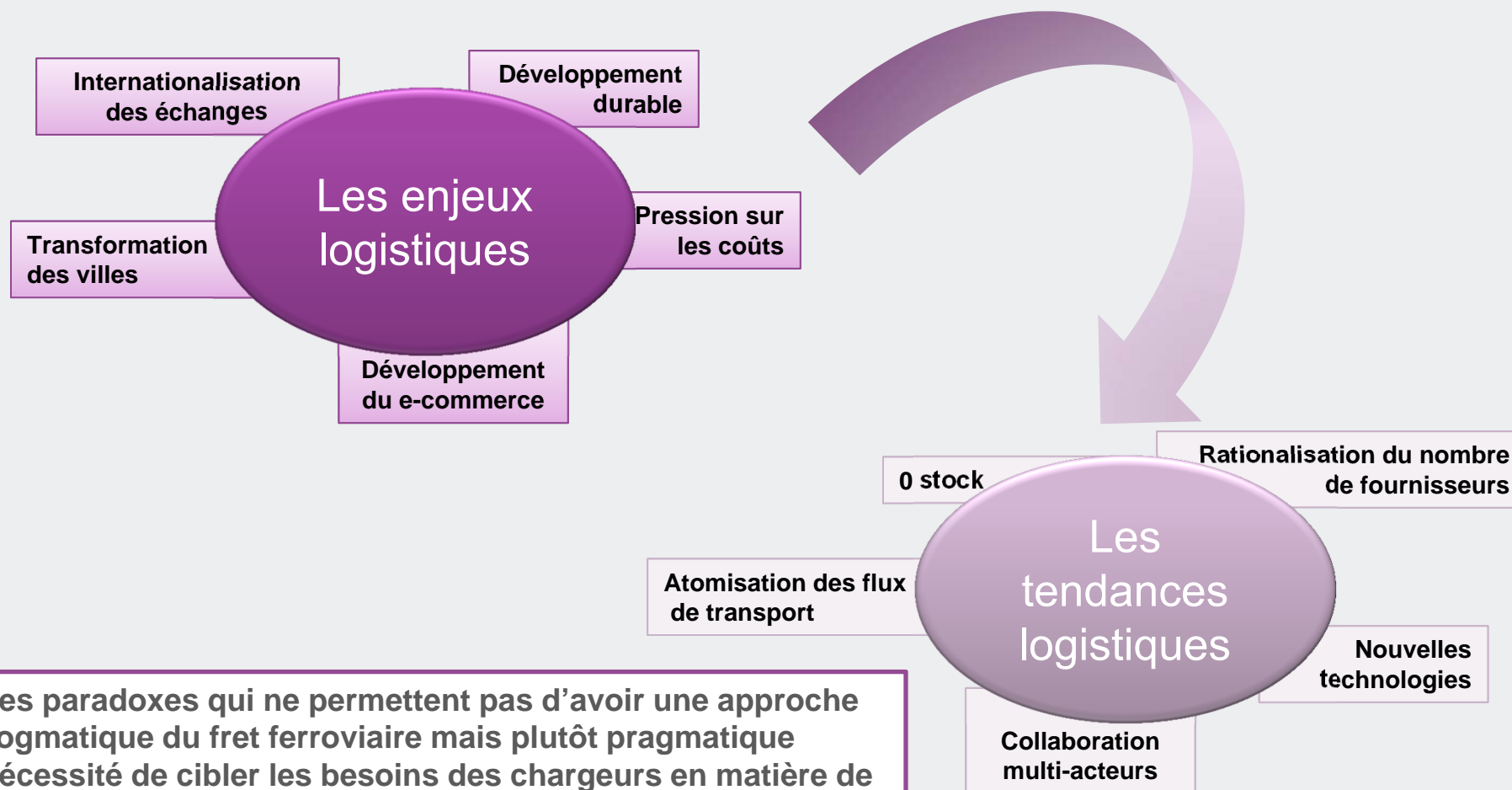
III

Schéma d'organisation et d'aménagement du site du Mans triage

Etude de l'**amélioration du chantier actuel de transport combiné**

Etude d'un **nouveau chantier de transport combiné plus capacitaire**

## Contexte industriel - Enjeux et tendances logistiques à 5 ans



Des paradoxes qui ne permettent pas d'avoir une approche dogmatique du fret ferroviaire mais plutôt pragmatique  
Nécessité de cibler les besoins des chargeurs en matière de ferroviaire

# Les différents types d'offre de fret ferroviaire

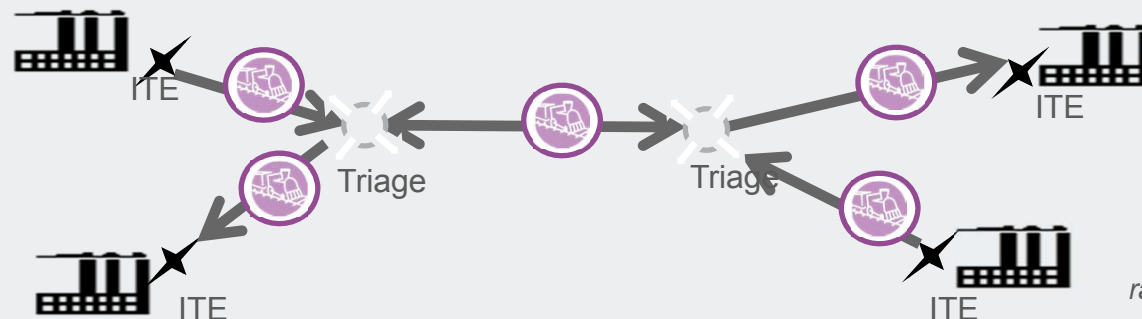
## ■ Le train entier : régulier ou irrégulier



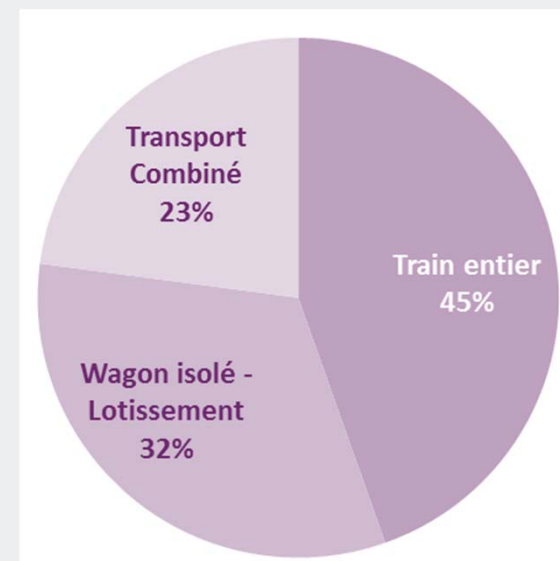
## ■ Le transport combiné maritime ou terrestre



## ■ Le groupage de wagons (« wagon isolé », messagerie ferroviaire...)



## Répartition du type de train en 2007 pour Fret SNCF



Sources: rapport d'information du Sénat sur l'avenir du fret ferroviaire, F.GRIGNON, 2010

ITE = Installation Terminale Embranchée = raccordement du site d'une entreprise à une voie ferrée

# Le train complet

Crédit photo : SYSTRA



Crédit photo : SYSTRA



Crédit photo : SYSTRA

Crédit photo : SYSTRA



# Le transport combiné



Crédit photo : Christophe RECOURA

Crédit photo : SYSTRA

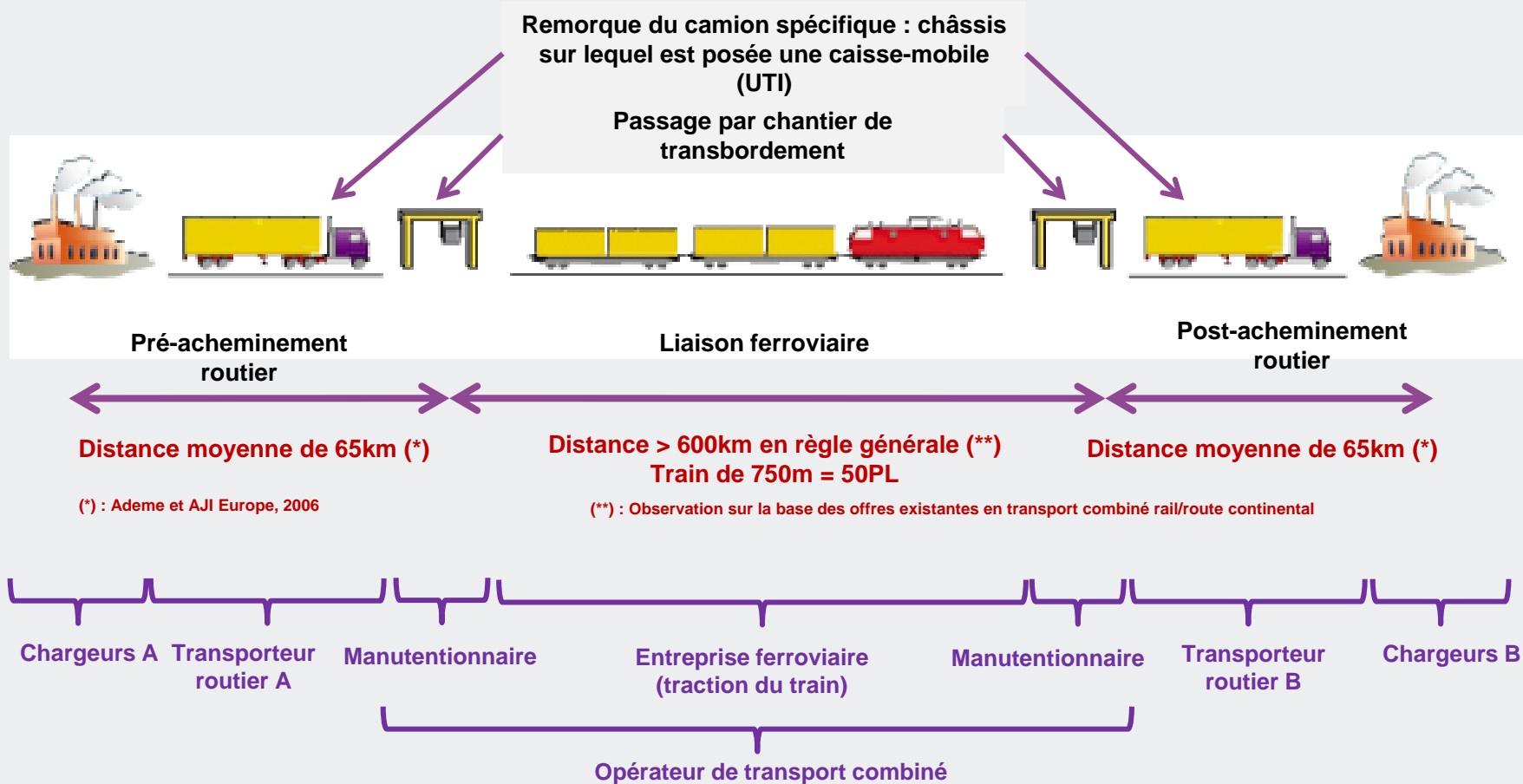


Crédit photo : SYSTRA

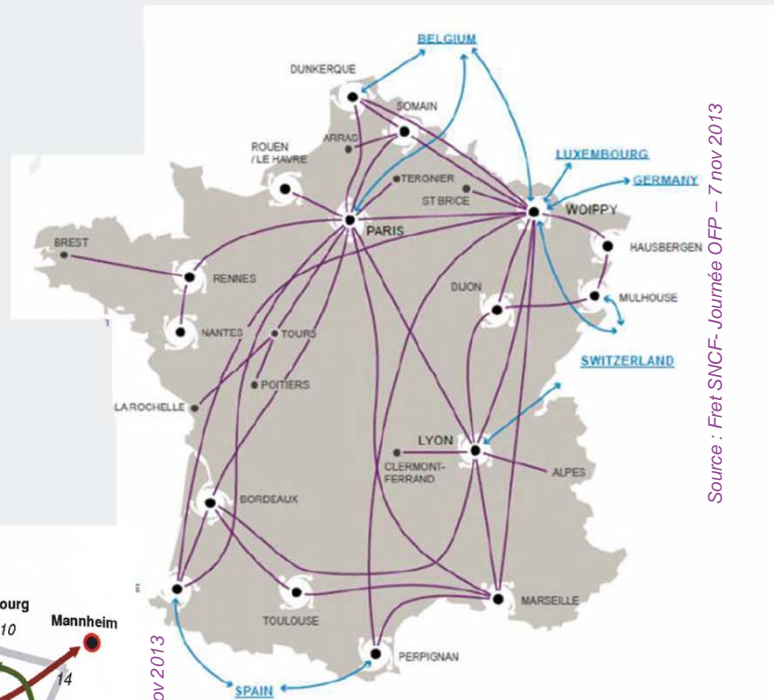
# Spécificités du transport combiné



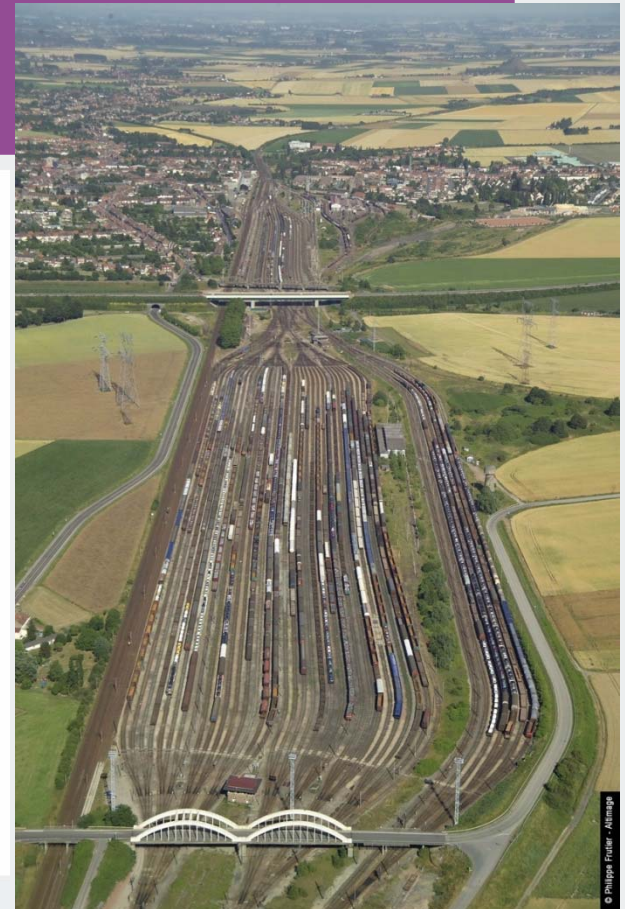
Crédit photo : SYSTRA



# Le groupage de wagons



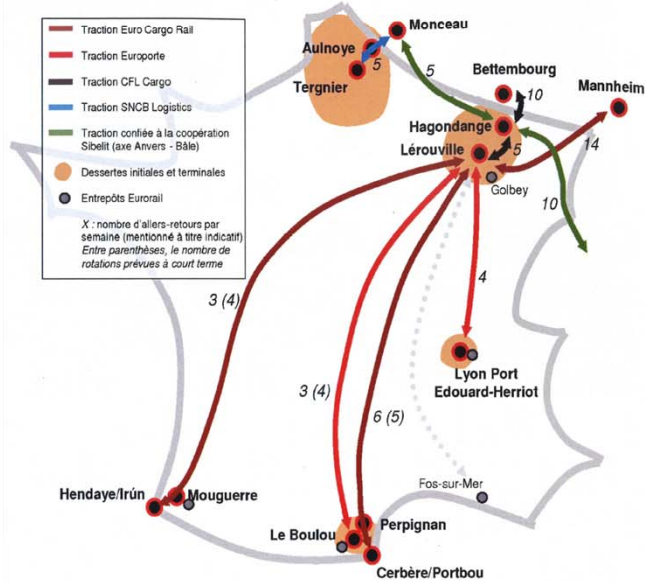
Source : Fret SNCF- Journée OFF – 7 nov 2013



© Philippe Ficher - Almap



Crédit photo : SYSTRA



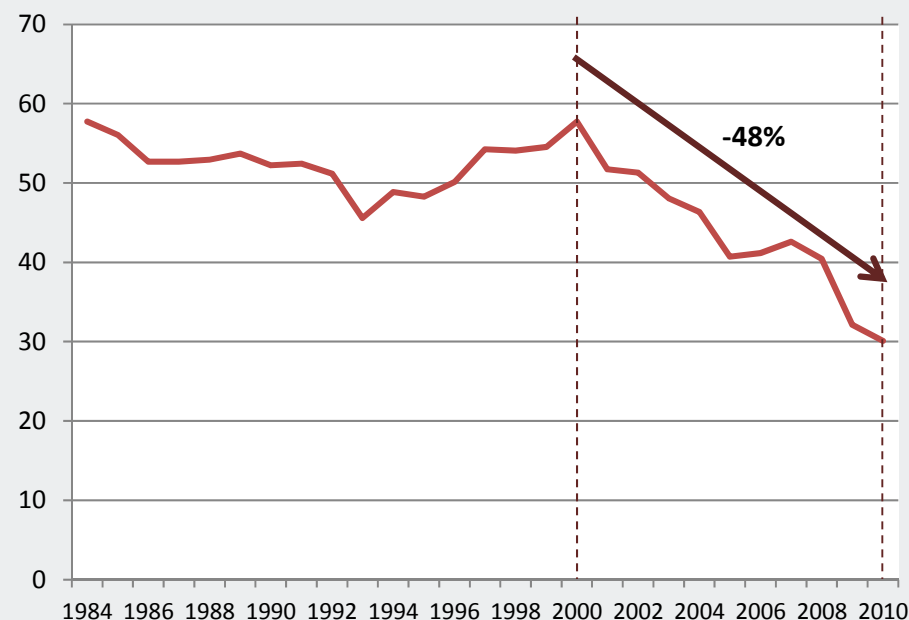
Source : La lettre ferroviaire- Journée OFF – 7 nov 2013



## Contexte du fret ferroviaire

- Une longue stagnation des trafics depuis les années 80 et un déclin marqué depuis le début des années 2000
- Un développement des modes alternatifs à la route au cœur des politiques publiques nationales et européennes
- Une majorité de donneurs d'ordre et de prestataires intéressés par le multimodal notamment le transport combiné (Source : Enquête ECR/ASLOG/AUTF)
- Un marché ouvert à la concurrence depuis 2006 : 28% de part de marché pour les nouveaux entrants en 2011

Evolution du fret ferroviaire  
(Gt-km/an)



Sources: Ministère des transports - SOES

**Un mode de transport qui a beaucoup perdu, mais qui peut s'appuyer sur des perspectives générales favorables**

## Quelques rappels sur le contexte du transport combiné

**Chute des trafics** entre 2000 et 2011 : **-40%**

**Progression des trafics** ces dernières années avec une part de marché ferroviaire de **28%**

**Réouverture récente** de plusieurs chantiers (Rennes-Le Mans)

Une montée en puissance de **nouveaux acteurs** (T3M, FroidCombi, Combiwest)

Un **nouveau modèle économique** d'entreprises indépendantes des entreprises ferroviaires

### Légende



Principales aires d'activité logistique



Principaux ports



Autoroute Ferroviaire



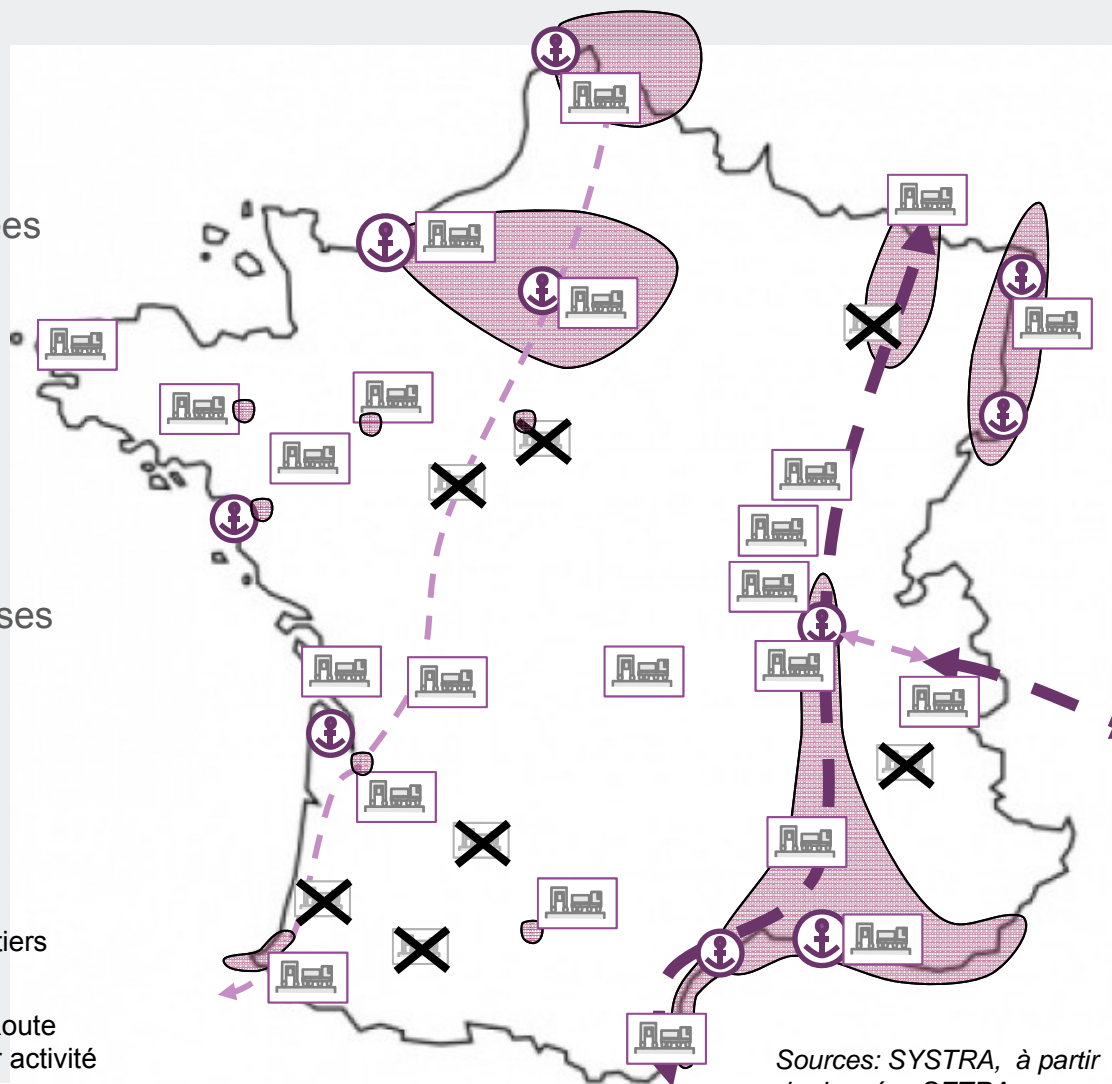
Principaux chantiers Rail/Route



Projet d'Autoroute Ferroviaire



Chantiers Rail/Route ayant cessé leur activité



Sources: SYSTRA, à partir de données SETRA réactualisées



# 184 entreprises interrogées entre juillet et septembre 2012

■ 77 entreprises ayant répondu

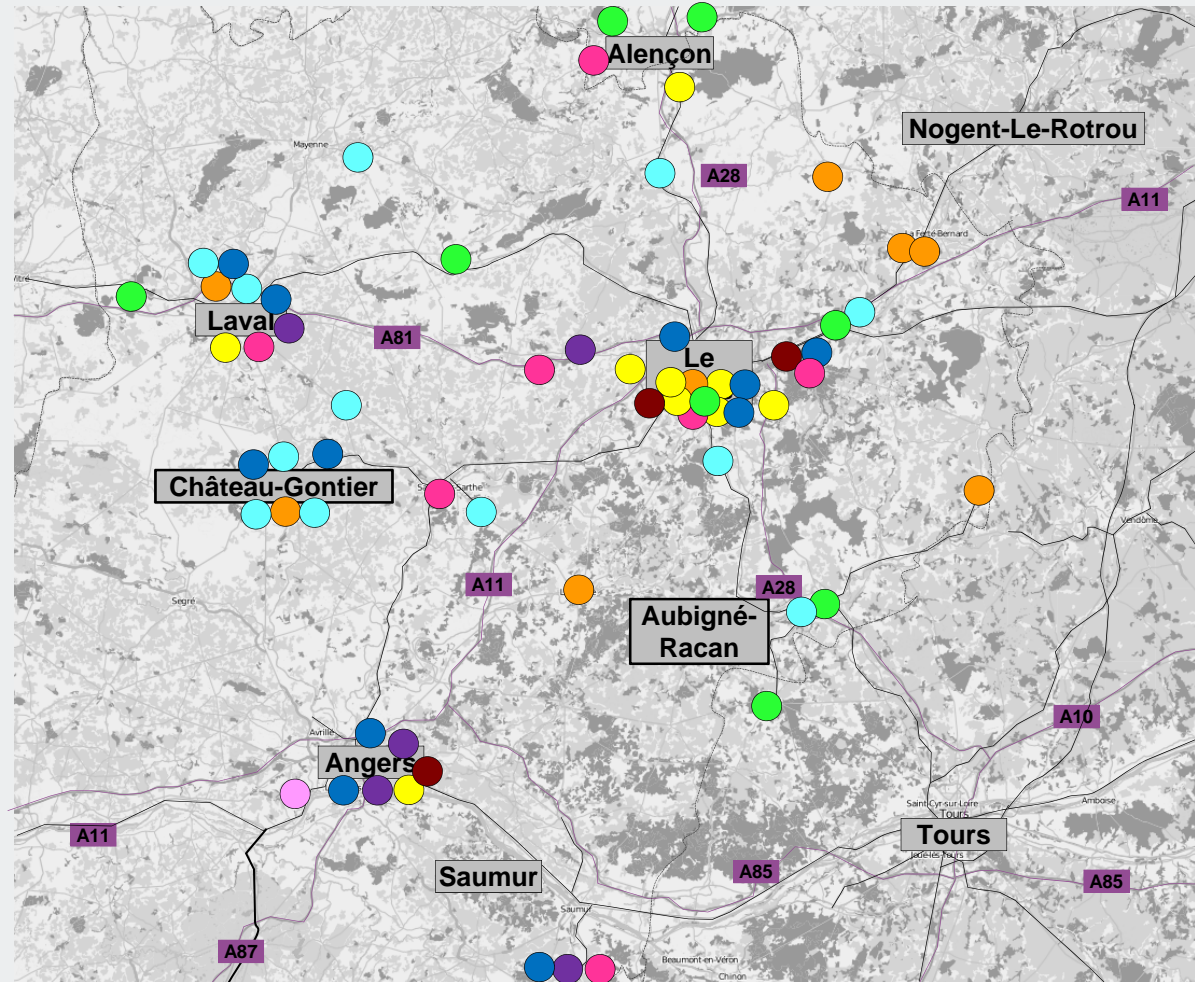
■ 1 400 000 Poids-Lourds (PL) par an générés par ces entreprises

- ⇒ 5 600 PL par jour
- ⇒ 30% des flux générés sur toute la zone

■ Raccordement des sites aux voies ferrées

- 28 raccordés
- 28 non raccordés
- 10 non connus

- |                                  |                              |
|----------------------------------|------------------------------|
| ● Equipement-Papeterie-Matériaux | ● Transport et logistique    |
| ● Gestionnaires                  | ● Industrie Automobile       |
| ● Agriculture                    | ● Grande Distribution        |
| ● Chimie Pétrole                 | ● IAA                        |
|                                  | ● Carrières et Matériaux BTP |



## Les informations principales recueillies sur les flux des entreprises en 2012

- **20% des flux** générés par ces 77 entreprises **supérieurs à un volume de 1 PL/jour** (*seuil d'une potentielle attractivité pour le ferroviaire*)

⇒ 106 flux identifiés supérieurs à 1 PL/jour pour ces entreprises



- Flux ferroviaires actuels = **120PL/jour**

- Flux routiers actuels à potentiel ferroviaire = **720PL/jour**, répartis sur **20 entreprises**

⇒ **Un potentiel de report modal d'environ 13% des flux routiers gérés par les entreprises interrogées**

- Un type de marchandises **favorable au transport combiné**



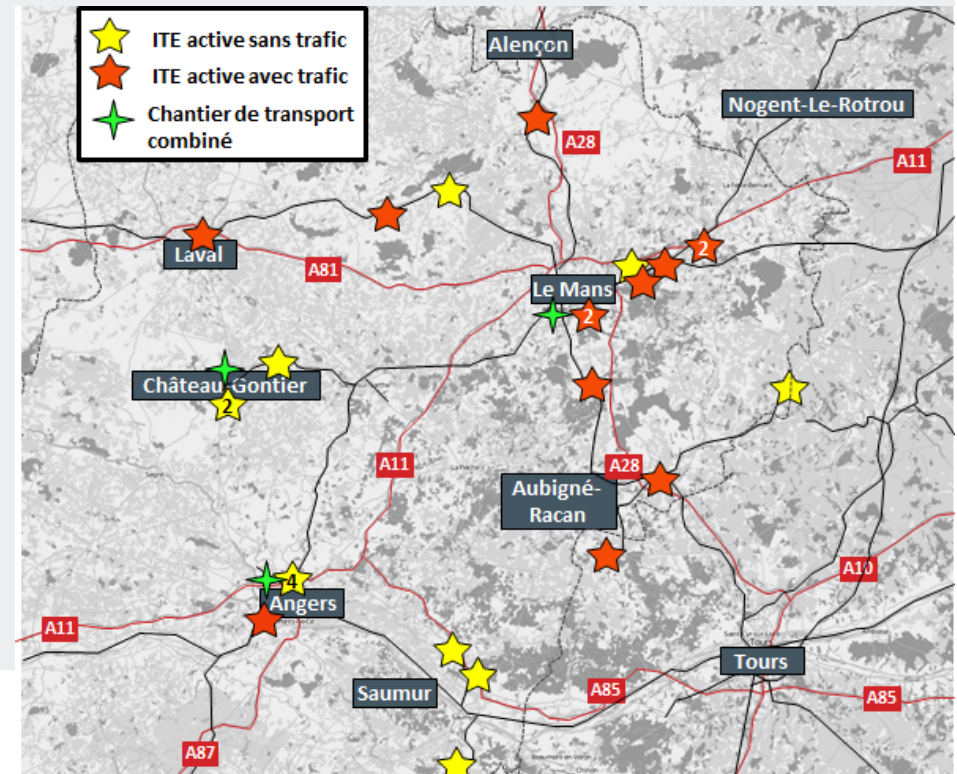
# Les défis du transport ferroviaire au regard des attentes des acteurs

- Marges de développement faibles sur les segments historiques (train entier)
- Diminution forte d'entreprises raccordées aux voies ferrées  
=> difficulté pour reconstruire des offres de groupage ferroviaire classique
- Transformation des chaînes logistiques et des processus industriels  
=> fret ferroviaire moins attractif pour une grande partie de chargeurs

⇒ Le transport combiné est l'offre la plus attractive pour le plus grand nombre de chargeurs

- Absence d'investissement dans les sites de production et de stockage,
- Plus grande flexibilité que le fret ferroviaire classique
- Délais d'acheminement plus courts

*ITE = Installation Terminale Embranchée = raccordement du site d'une entreprise à une voie ferrée*



# Perspectives sur la consistance de la desserte locale – Cadre national des Opérateurs Ferroviaires de Proximités (OFP)

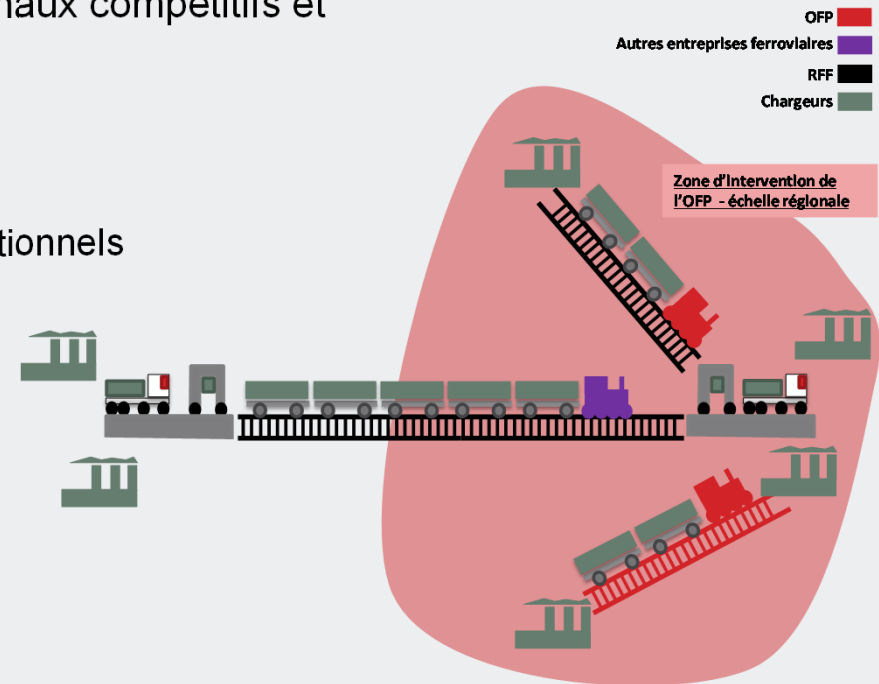
## Le concept de l'OFP

- Réponse à une demande => L'OFP ne crée pas la demande
- Offre des services de transport ferroviaire régionaux compétitifs et flexibles
- Organisateur de flux ferroviaire

⇒ Une **typologie variée** pour les 6 OFP opérationnels

## Les conditions de la rentabilité pour un OFP (Source : Objectif OFP)

- Plan d'affaire doté d'un **trafic socle**
- ⇒ Exemple un trafic de 300 000 tonnes sur 200km => **4 trains / semaine**
- Besoin en capital initial et fond de roulement de **200 à 500 K€**



## La consistance éventuelle du trafic socle

- Liaison entre les chantiers de transport combiné du Mans et de Château-Gontier
- Trafics régionaux des Carrières de Voutré
- Autre piste envisagée = desserte d'un nouveau chantier de transport combiné (autre que Le Mans ou Château-Gontier)



**Pas de nécessité/attentes** d'un OFP



**Marchés difficiles** pour un OFP

⇒ Exigence très élevée des chargeurs en **qualité de service et prix**



⇒ **Sur l'étoile du Mans, pas de besoins identifiés permettant d'atteindre le trafic socle de l'OFP**

# Le transport combiné sur l'étoile du Mans - Pertinence de services sur 6 axes à potentiel

Pertinence d'un service de transport combiné à consolider pour la plupart des axes, sur la base des volumes recensés dans l'enquête (approche pragmatique)

Axe	Distance routière entre terminaux	Nbre de train/sem/sens	Taux de remplissage potentiel des trains	Positionnement prix du transport combiné par rapport aux prix routiers	Pertinence (basée sur les volumes de l'étude)	Volumes manquants pour remplir les trains
Rhône-Alpes/ Sud-Est	580km	5	85%	+12%	😊	17PL/jour
Sud-Ouest	450km	5	60%	+32%	😞	42 PL/jour
Est	580km	2	70%	-5%	😞	12PL/jour
Nord/ Angleterre	480km	5	50%	+36%	😞	47PL/jour
Le Havre/ Rouen	244km	5	100%	+46%	😞	

*En service depuis avril 2013*

■ Exercice théorique *Ce tableau ne prend pas en compte le critère de la qualité de service qui peut faire varier la demande à la baisse*

- ⇒ Une dynamique initiée par la liaison Château-Gontier-Le Mans-Lyon
- ⇒ Nécessité d'identifier des flux complémentaires pour lancer de nouvelles dessertes
- ⇒ Un potentiel incertain pour 3 à 5 liaisons



## L'organisation de la ligne actuelle autour de 2 chantiers de transport combiné sur l'étoile du Mans

- Château-Gontier : capacité de stationnement

≈ 50 semi-remorques réparties sur 2 voies \*

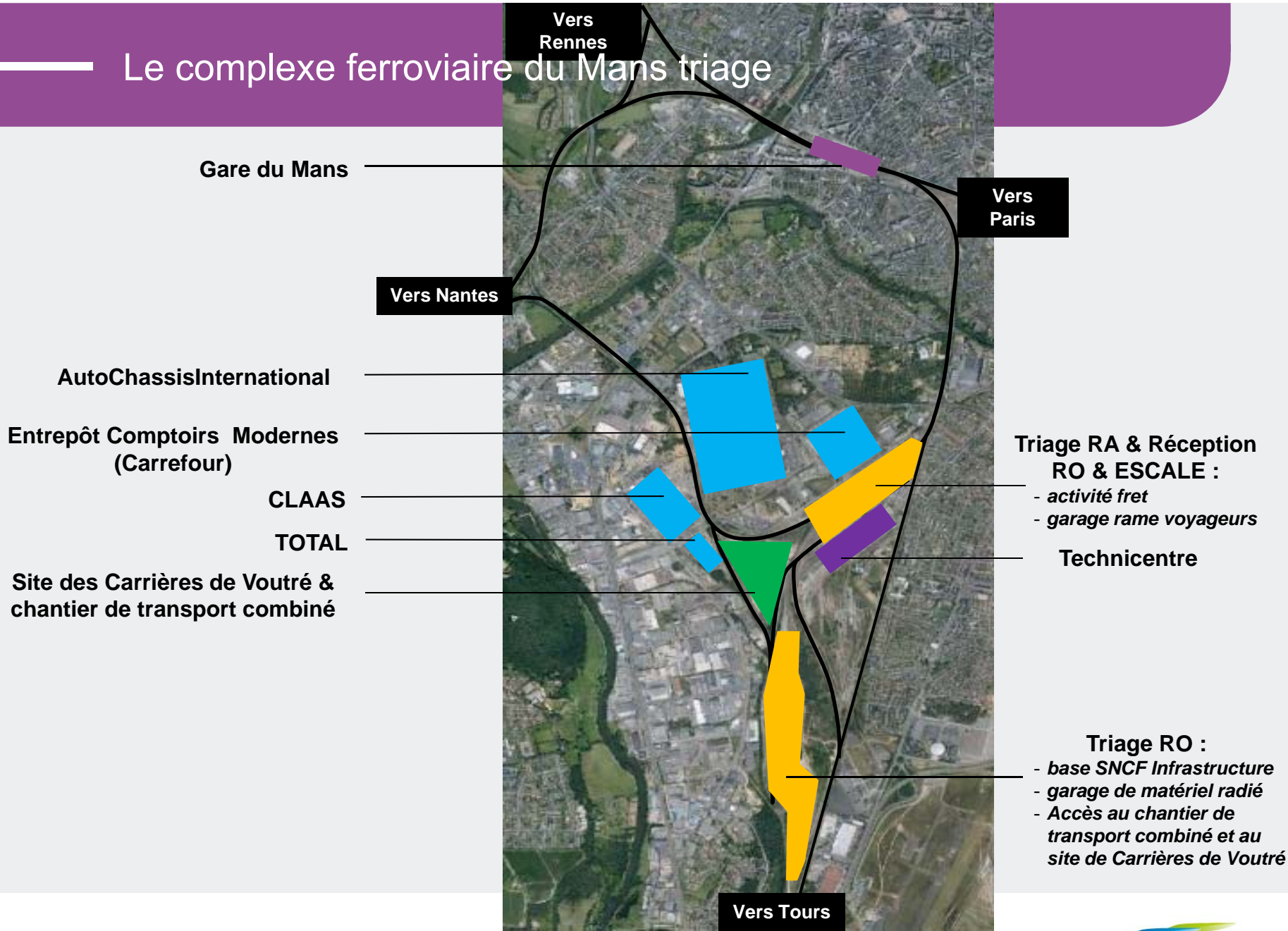
\* Sous réserve de la levée des contraintes d'exploitation à Sablé



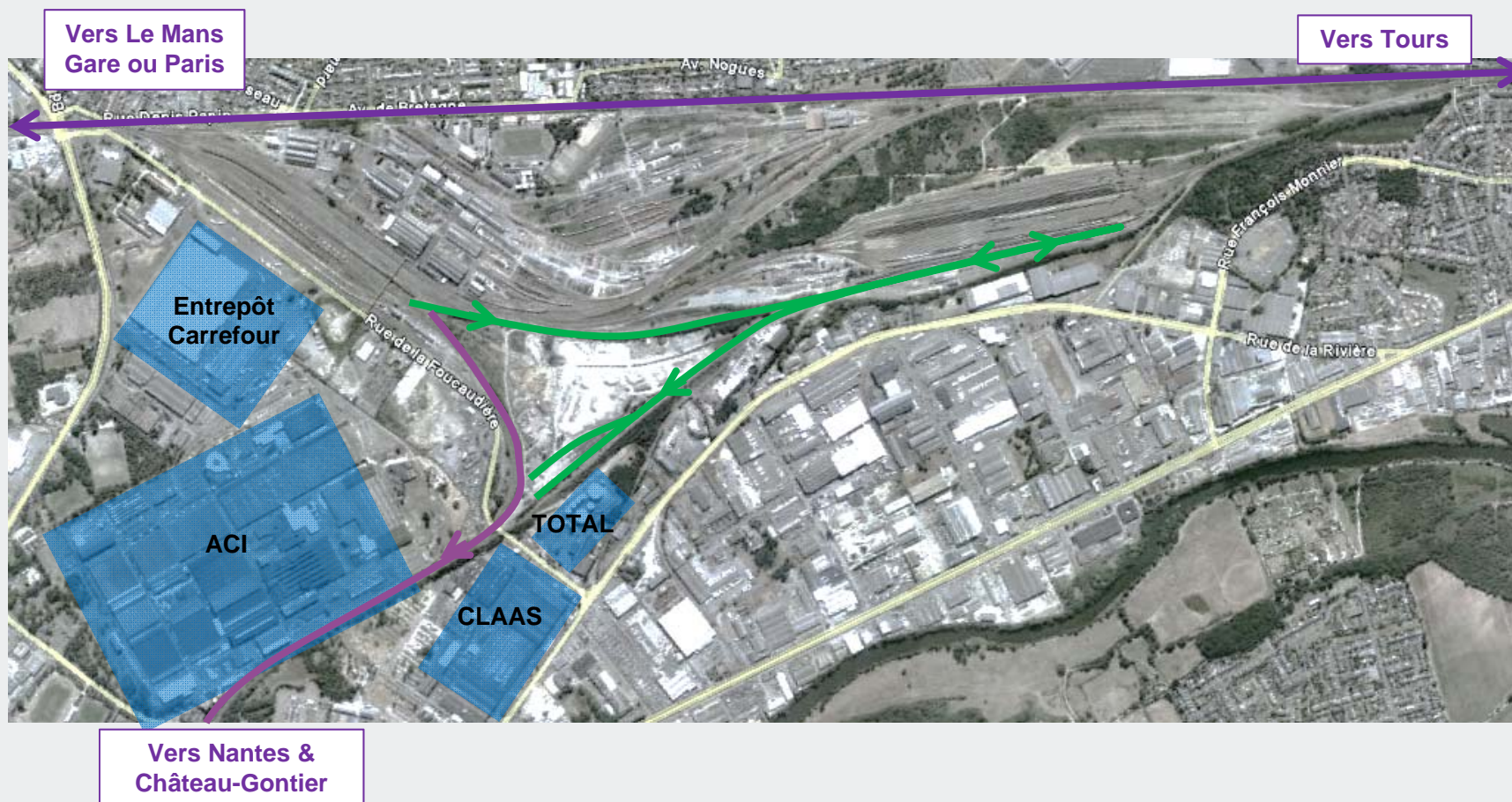
- Le Mans : capacité de stationnement ≈ 25 semi-remorques réparties sur 2 voies



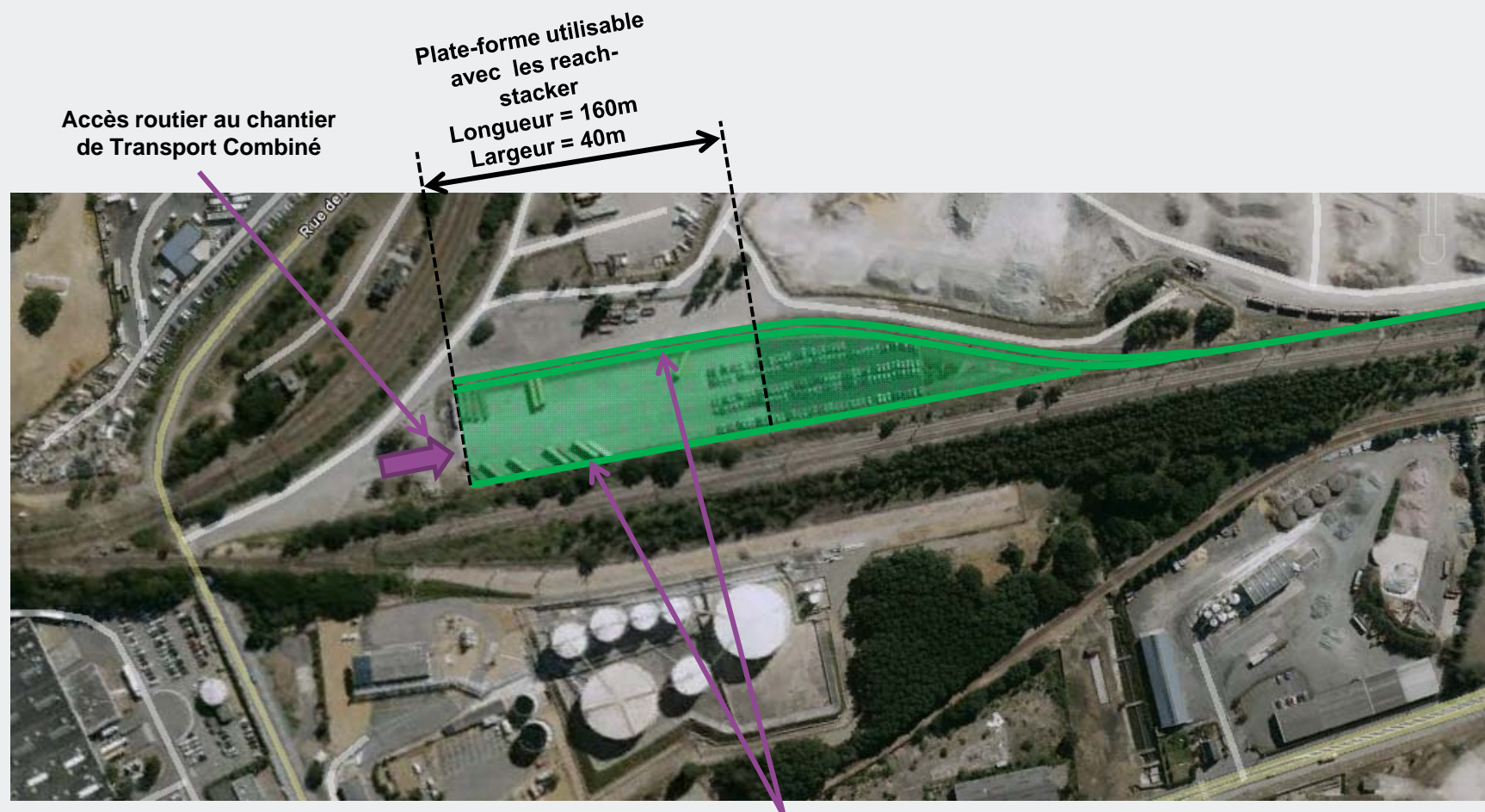
# Le complexe ferroviaire du Mans triage



# Le mode d'exploitation ferroviaire au Mans de la liaison de combiné actuelle Château-Gontier-Le Mans-Lyon



## Le site actuel de transport combiné du Mans



2 voies du chantier de transport combiné  
= 6 wagons (80 pieds de 27m) par voie  
= 12 caisses-mobiles 40 pieds par voie  
= 24 poids-lourds traités par jour

# Les fonctionnalités offertes par le chantier de transport combiné du Mans

## Une capacité de traitement de stationnement nominale de 1 demi-train

⇒ ≈ 25 poids-lourds par jour

## Un accès ferroviaire exigeant des manœuvres

⇒ 45 min de manœuvre entre le chantier et les voies de réception des trains

## Une circulation des poids-lourds dans l'enceinte du chantier qui pourra s'avérer contraignante avec la montée en puissance des trafics

⇒ Absence d'une sortie distincte de l'entrée et pas de parking de stationnement pour les poids-lourds

## Absence de foncier disponible pour développer des activités complémentaires (logistique, stockage...)

⇒ Le site actuel ne permet pas d'envisager de grandes perspectives de développement



# L'aménagement d'un nouveau site

## Pourquoi ?

- ⇒ le site actuel sera saturé une fois le train de la liaison actuelle Château-Gontier/Le Mans/Lyon rempli
  - ⇒ C'est-à-dire au-delà de 25 caisses mobiles sur Le Mans
  - ⇒ Un pari à prendre si l'on s'appuie sur l'exemple du chantier de Rennes
- ⇒ Les manœuvres ferroviaires actuelles à réaliser pour faire entrer et sortir un train impactent le coût
  - ⇒ Une diminution du temps de ces manœuvres = meilleure compétitivité économique du transport combiné
- ⇒ Un plus grand chantier = de plus grands volumes et une meilleure fiabilité de service
  - ⇒ Des économies d'échelle à la clé = meilleure compétitivité économique du transport combiné
  - ⇒ Des gains en délais de traitement du train et en fluidité du site

## Avec quelles caractéristiques ?

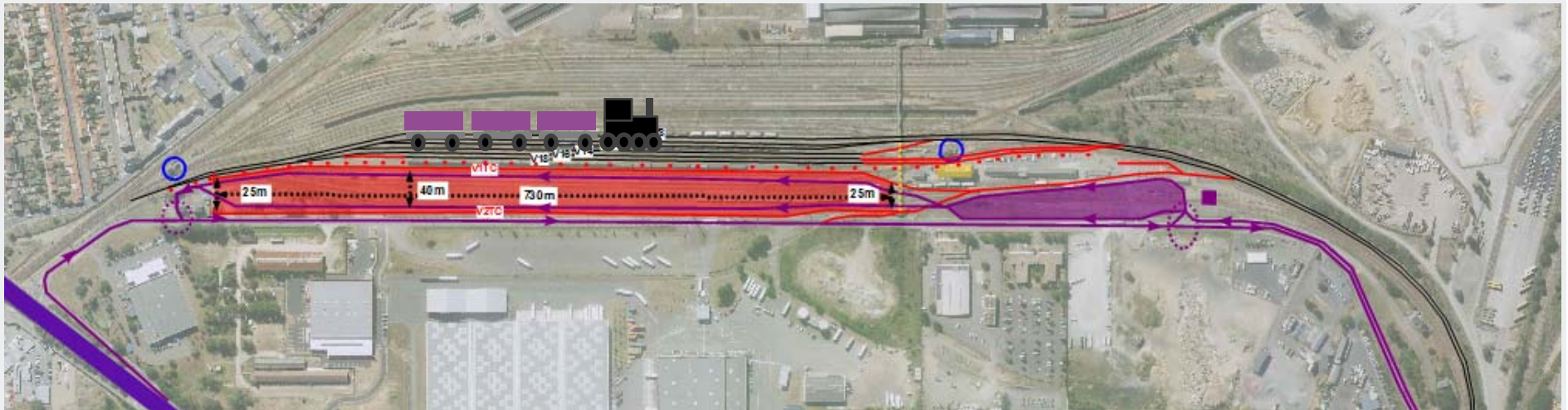
- ⇒ Des voies permettant d'accueillir les trains les plus longs (750m)
- ⇒ Un accès ferroviaire performant permettant de limiter les temps de manœuvre des trains
  - ⇒ garantie d'une plus grande plage horaire de livraison et enlèvement pour les chargeurs/transporteurs
- ⇒ Une plateforme de chargement/déchargement suffisamment large pour stocker des caisses mobiles en attente de chargement ou en attente de livraison par camion
- ⇒ Des accès routiers performants
- ⇒ Une entrée et sortie distinctes pour les camions et une zone de stationnement

# Création d'un nouveau chantier de transport combiné – Deux options envisagées



## 1 – Appelée « Faisceau Escale » - située rue de la Foucaudière

- ⇒ Une largeur de chantier réduite pour s'inscrire dans un espace contraint
- ⇒ Stockage de caisse courte durée possible mais pas de longue de durée
- ⇒ Une bonne accessibilité routière avec des espaces de stationnement pour les poids-lourds

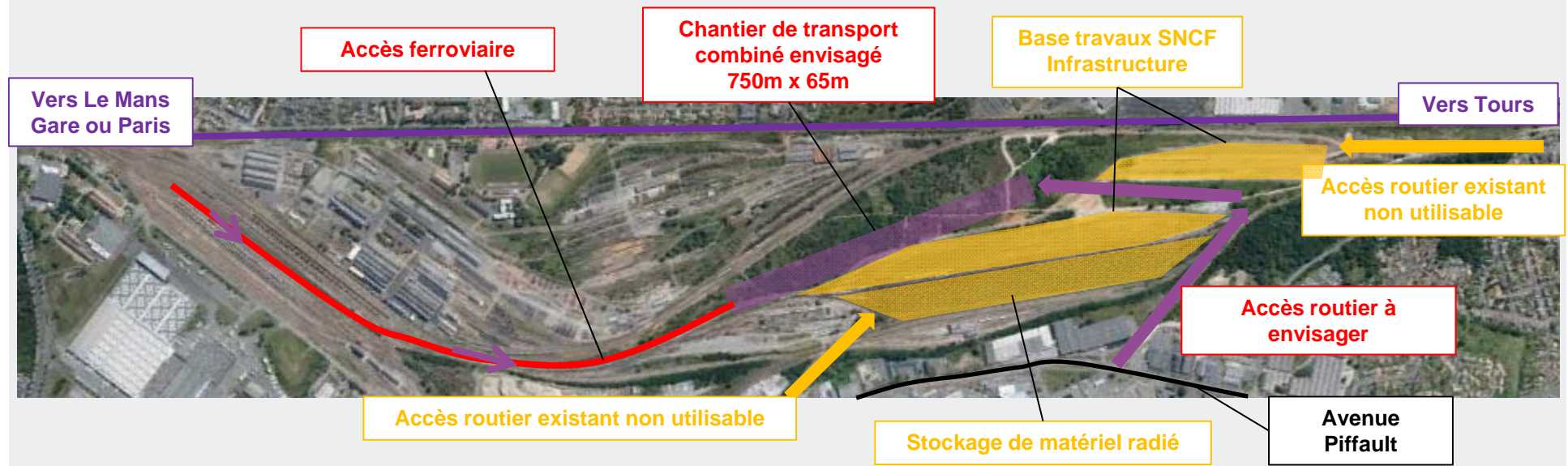


# Création d'un nouveau chantier de transport combiné – Deux options envisagées



2 – Appelée «Bif des fontaines » - située au cœur des emprises ferroviaire de l'autre côté de la voie ferrée par rapport à l'ancien site Philips

- ⇒ Une emprise foncière disponible importante
- ⇒ Stockage de caisses mobiles longue durée possible
- ⇒ Possibilité de développer d'autres activités
- ⇒ Une accessibilité routière à aménager par l'avenue Piffault dans un premier temps





**Un développement des trafics de trains complets qui se heurte aux seuils critiques de volume, tout comme le projet d'ORFP**

**Une offre de transport combiné identifiée comme la plus attractive au regard des caractéristiques des flux**

- La mise en service de la **ligne Château-Gontier/Le Mans/Lyon** (prolongée vers le Sud-Est) constitue une **opportunité pour passer au ferroviaire**
- Une **mobilisation nécessaire des chargeurs/transporteurs pour confirmer et compléter le potentiel** pour d'autres lignes : Est de la France et de l'Europe, Nord/Belgique/Angleterre, Sud-Ouest

⇒ **Un projet d'aménagement d'un nouveau chantier de transport combiné envisagé par les collectivités, nécessitant le soutien des entreprises**

**Merci de votre attention**

**SYSTRA**

