

Caractéristiques des flux de marchandises en PACA et report modal rail-route

ORT PACA
28 septembre 2010

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

SOMMAIRE

Contexte et objectifs de l'étude

Présentation du transport combiné rail-route

Principaux résultats de l'étude

Conclusions et pistes à explorer



Objectifs de l'étude

Déterminer et caractériser les flux en provenance et à destination de PACA

Cerner les trafics qui pourraient être reportables vers le transport combiné rail-route

Anticiper la mise en place des mutations nécessaires face aux besoins organisationnels afin d'aboutir à une vision prospective

→ Réponse aux objectifs du Grenelle en ce qui concerne le fret ferroviaire

Phasage et méthodologie

Phase 1 : Bibliographie concernant le transport combiné rail-route & les méthodes d'estimation du report modal

Phase 2 : Constitution d'une matrice des flux de marchandises en PACA

Phase 3 : Estimation du report modal à partir de la matrice

Phase 4 : Confrontation des résultats avec la réalité du marché & préconisations et besoins d'acteurs du transport de la région PACA

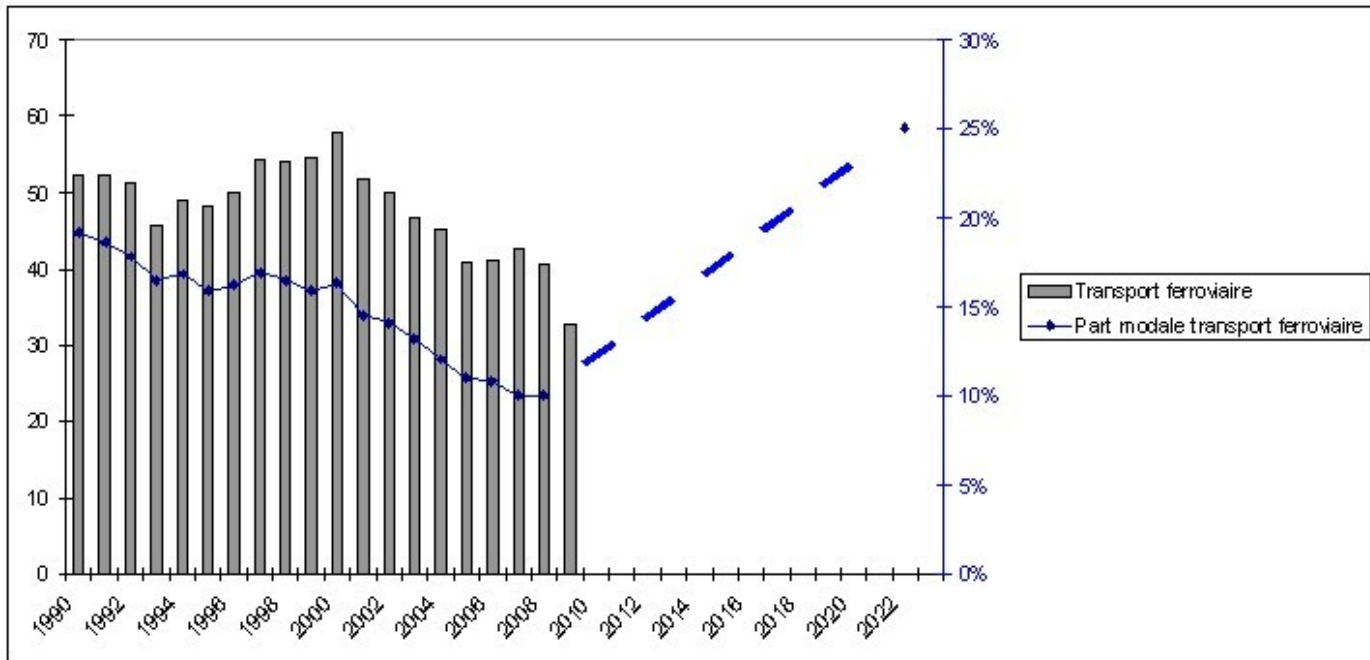


Contexte de l'étude

Les deux objectifs du programme d'action du Grenelle :

augmenter la part modale du fret ferroviaire de 25 % d'ici à 2012

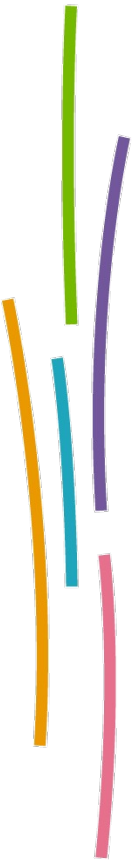
et d'ici à 2022, faire passer cette part modale de 14 à 25 %



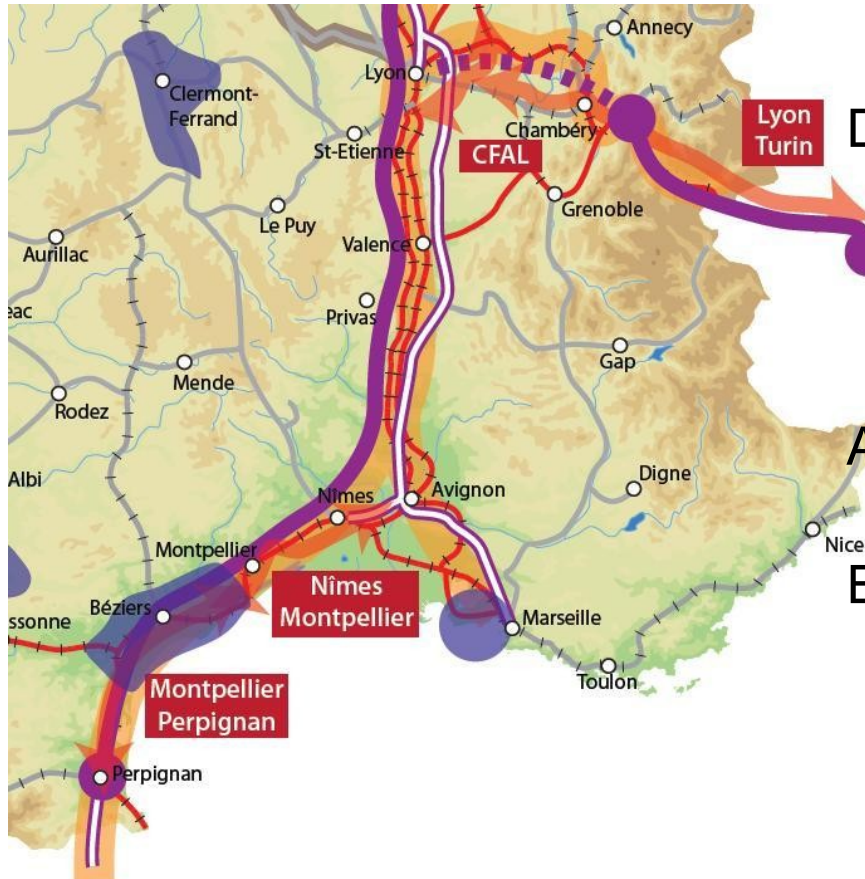
Contexte de l'étude : engagement national pour le fret ferroviaire (2009)

Investissement de 7 Md€ pour 8 axes d'actions :

- Créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires
- Doubler le transport combiné de marchandises
- Créer des opérateurs ferroviaires de proximité
- Développer le fret à grande vitesse entre les aéroports
- Créer un réseau orienté fret
- Supprimer les goulets d'étranglement
- Favoriser la desserte ferroviaire des ports
- Améliorer le service offert aux transporteurs



Engagement national pour le fret ferroviaire : investissements dans le Sud-Est



Désengorgement de points de saturation du réseau : contournement de Nîmes-Montpellier et de l'agglomération lyonnaise

AFA raccordée à la région lyonnaise (2013)

En PACA : un OFP au GPMM, le « huit ferroviaire » intégré au réseau fret et axe Marseille – Avignon rattaché aux corridors européens pour le fret

Légende

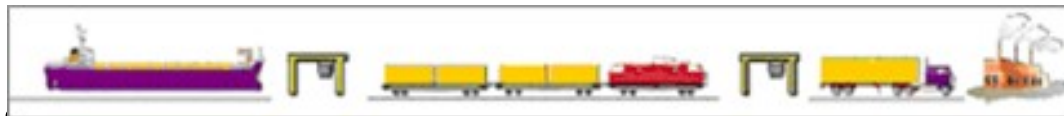
Ligne à grande vitesse (LGV)	Corridors européens pour le fret	Grand projet pour le fret
LGV en construction	Projet d'extension des corridors	Autre autoroute ferroviaire envisageable
Ligne du réseau orienté fret	Autoroute ferroviaire	Opérateur ferroviaire de proximité envisagé
Autre voie ferrée	Autoroute ferroviaire en appel d'offres	



Présentation du transport combiné rail-route (TCRR)

Deux techniques : TCRR « classique » (caisses mobiles ou conteneurs) et autoroutes ferroviaires (camions)

TCRR « classique » : Transport de contenants adaptés aux wagons (conteneurs ou caisses mobiles) sur une partie de la chaîne de transport ; chargement aux plates-formes (5 dans la Région, dont certaines saturées)



Autoroutes ferroviaires (exemple Lyon-Turin) : transport de camions directement sur les trains ; des réflexions pour implanter un terminal dans le département des BdR à Mourepiane

Présentation du transport combiné rail-route (TCRR)

Trafics nationaux : \approx 700 000 UTI transportées en 2006

9 Gt.km soit $\frac{1}{4}$ du trafic de fret ferroviaire et 7,5 % du trafic tous modes longue distance (plus de 500 km)

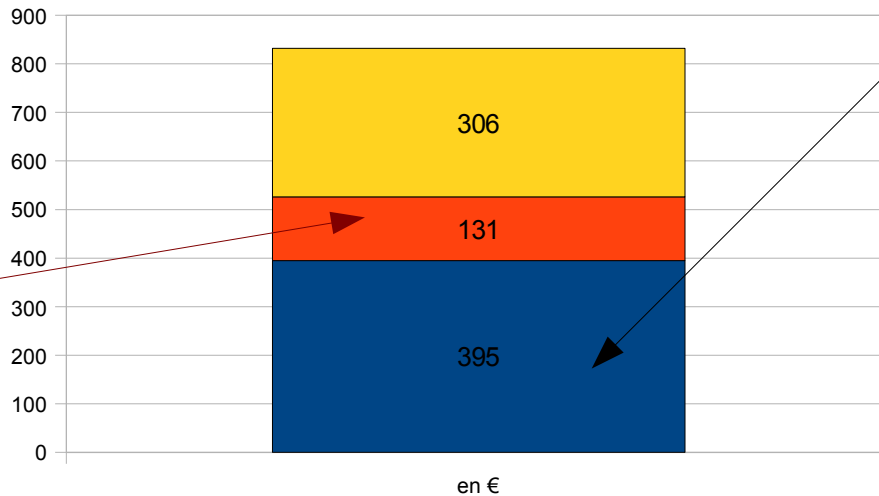
Une baisse des trafics observées en France de 2000 à 2006 (- 36 %) ; reprise en 2007 et baisse en 2008 & 2009 (effets de la crise économique) ; mais des trafics en hausse en Europe

En PACA : 70 liaisons hebdomadaires en 2009 depuis les 5 chantiers (Courtine, Le Canet, Mourepiane, Clesud et Fos) ; \approx 200 000 UTI

Présentation du transport combiné rail-route

Coûts & marché

Coûts de manutention aux plates-formes : 60 € (X2)



pré et post acheminements routiers : de 35 à 50 % du coût du trajet

- trajet ferroviaire
- transbordements
- traction terminale

Aire de marché du TCRR : liaisons de plus de 500 km



Principaux résultats

Matrice tous modes

Méthode d'estimation du potentiel de report modal à partir des données de la matrice

Estimation de ce potentiel pour la région PACA



Principaux résultats : matrice tous modes

mode routier : données d'enquête PL agrégées ; découpage fin en PACA et plus grossier pour le reste de la France et l'Europe

résultat : une matrice O/D du nombre de PL par jour, par sens de circulation ; pas de distinction de natures de marchandises

mode ferroviaire : peu de données disponibles ; évaluation du trafic actuel de TCRR en PACA à partir des plans de transport des opérateurs

mode fluvial : matrice niveau départemental constituées à partir des données VNF

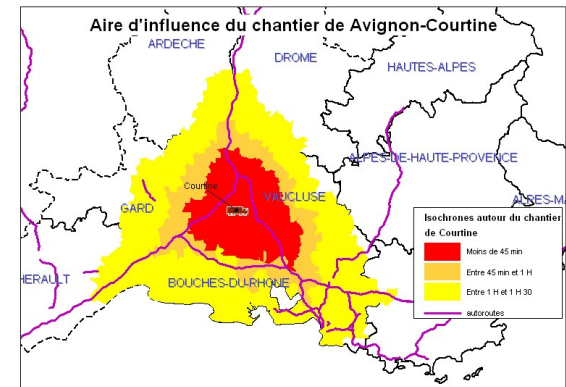


Vérification des matrices à partir des données SITRAM

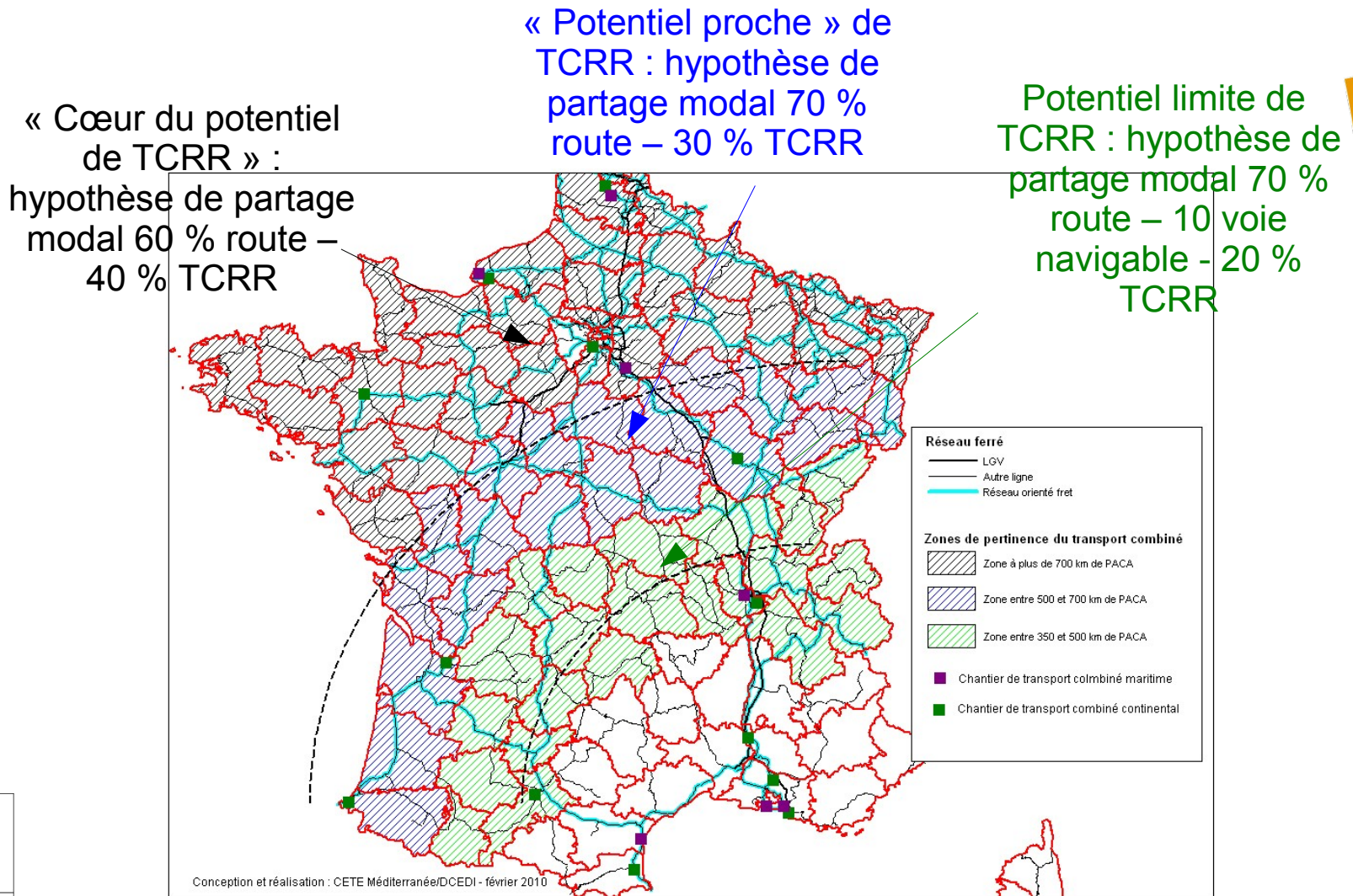
Principaux résultats : méthode d'estimation des reports à partir de la matrice routière

Regroupement des flux des zones de la matrice situées à proximité des chantiers de transport combiné

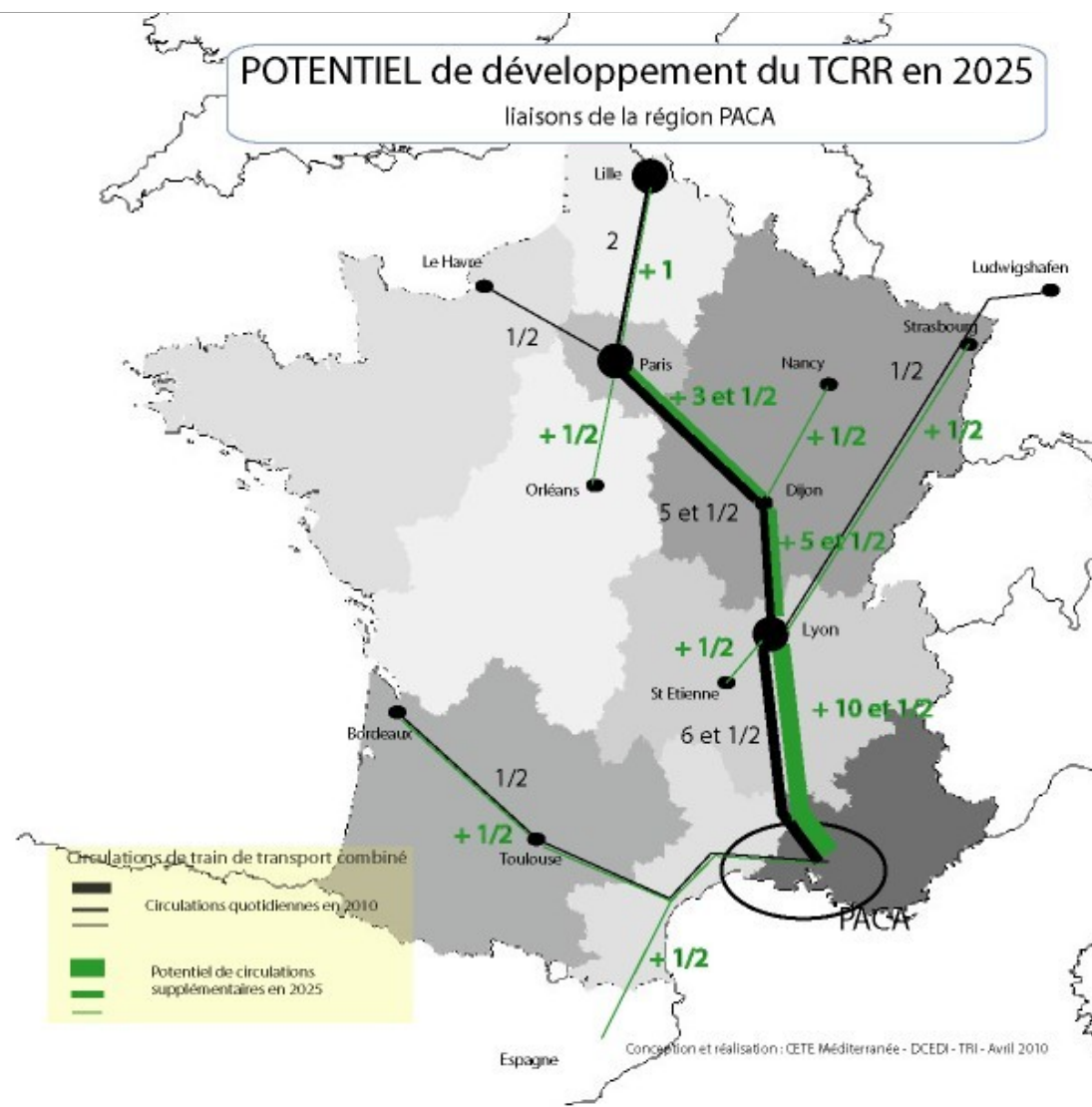
Deux filtres sur les OD : un premier filtre sur la distance de la liaison (> 350 km) ; un second filtre sur le volume minimal de la liaison (volume suffisant pour créer au minimum un 1/2 train quotidien)



Principaux résultats : méthode d'estimation des reports à partir de la matrice routière



Principaux résultats : estimations du report modal vers le TCRR



Conclusion et pistes à explorer

Bilan des entretiens auprès des acteurs du transport : les points à améliorer pour développer le TCRR (selon les acteurs)

	Infrastructures	Services ferroviaires	Concurrence entre les modes	Service clients de RFF
Opérateurs	<ul style="list-style-type: none"> - Moderniser le réseau ferré notamment pour permettre la circulation de trains longs rapides - Traiter les points de saturation du réseau ferré - Moderniser les chantiers de TCRR 	Fiabilité des services	<ul style="list-style-type: none"> - Fidélisation des clients afin de garantir de bons taux de remplissage - Plus de communications sur les mesures incitatives pour le TCRR 	Plus de flexibilité dans le système d'attribution des sillons
Chargeurs		<ul style="list-style-type: none"> - Horaires et fréquences des services - Fiabilité des services 	<ul style="list-style-type: none"> - Plus de communication sur le TCRR 	
Tractionnaire (SNCF)			Plus taxer le mode routier (éco-redevance jugée inefficace)	

Conclusions et pistes à explorer

En 2010, qqs liaisons peuvent se développer, essentiellement sur l'axe Marseille-Paris-Lille :

une nouvelle liaison quotidienne Marseille – Paris

une nouvelle liaison quotidienne chantiers marseillais & Fos - Dijon

En 2025, de nouvelles liaisons deviennent pertinentes (Marseille - Orléans, Marseille - Nancy, Marseille - Strasbourg...).

Sur les autres axes ferroviaires, le potentiel n'est pas suffisant pour créer une nouvelle liaison ou une demi-liaison quotidienne.

Le potentiel entre PACA et l'agglomération lyonnaise est important (2 liaisons quotidiennes dès 2010). Liaisons viables qu'à condition d'optimiser les pré et post acheminements.



Merci de votre attention

