



VB CONSEIL

Management Logistique et Achats

Etude d'opportunité pour la création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) en Midi-Pyrénées

Comité de pilotage
23 septembre 2009



**CHAMBRE RÉGIONALE
DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE
MIDI-PYRÉNÉES**



Démarche

Contexte

Les hypothèses « spatiales » du BP

Les hypothèses économiques & financières

La démarche

Trois réunions organisées par les CCI et la CRCI

Des entretiens avec des entreprises
« déclarées intéressées » (23 entretiens)

Une analyse des pôles de trafics,
des pratiques, des attentes

Des réunions filières pour affiner
les potentiels et les attentes

Un volet économique



Démarche

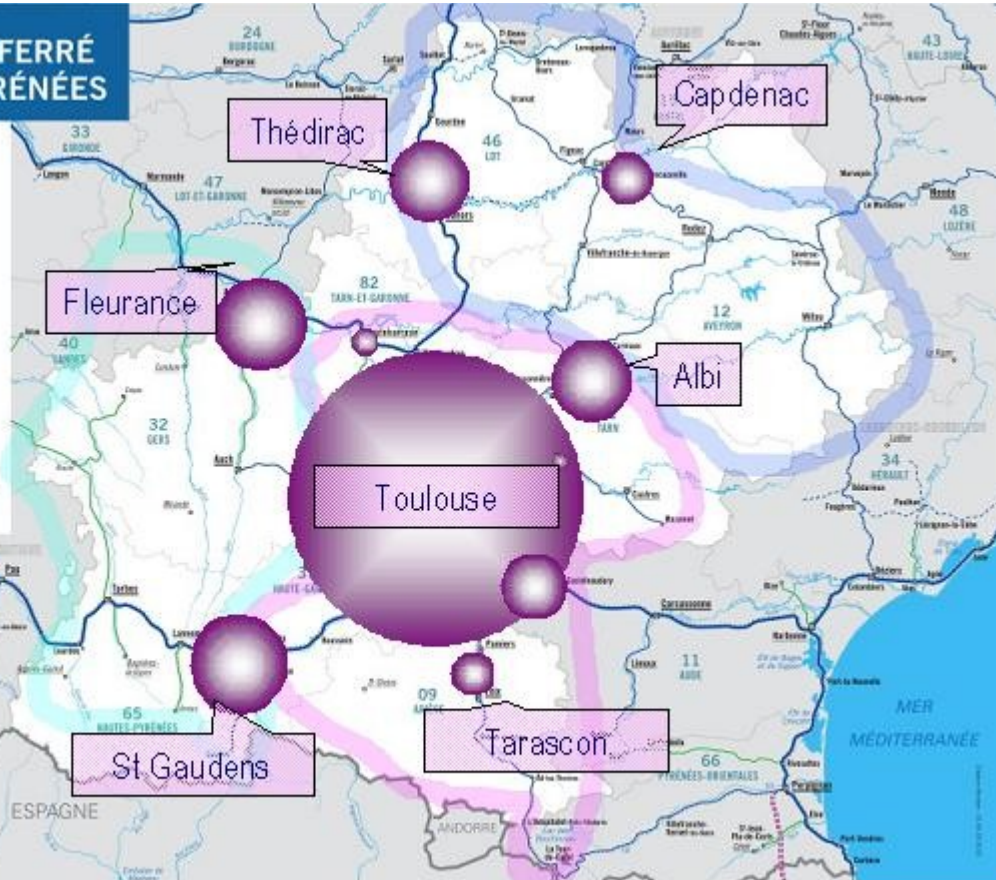
Contexte

Les hypothèses « spatiales » du BP

Les hypothèses économiques & financières

Situation de référence : 6 Mt très polarisés

LE RÉSEAU FERRÉ EN MIDI-PYRÉNÉES



⇒ Concurrence entre grands opérateurs sur les trains entiers

⇒ Collecte locale : Des zones de potentiel à reconquérir et des zones inscrites (encore inscrites ?) dans la messagerie ferroviaire SNCF

Des trafics en trains entiers et en wagons isolés

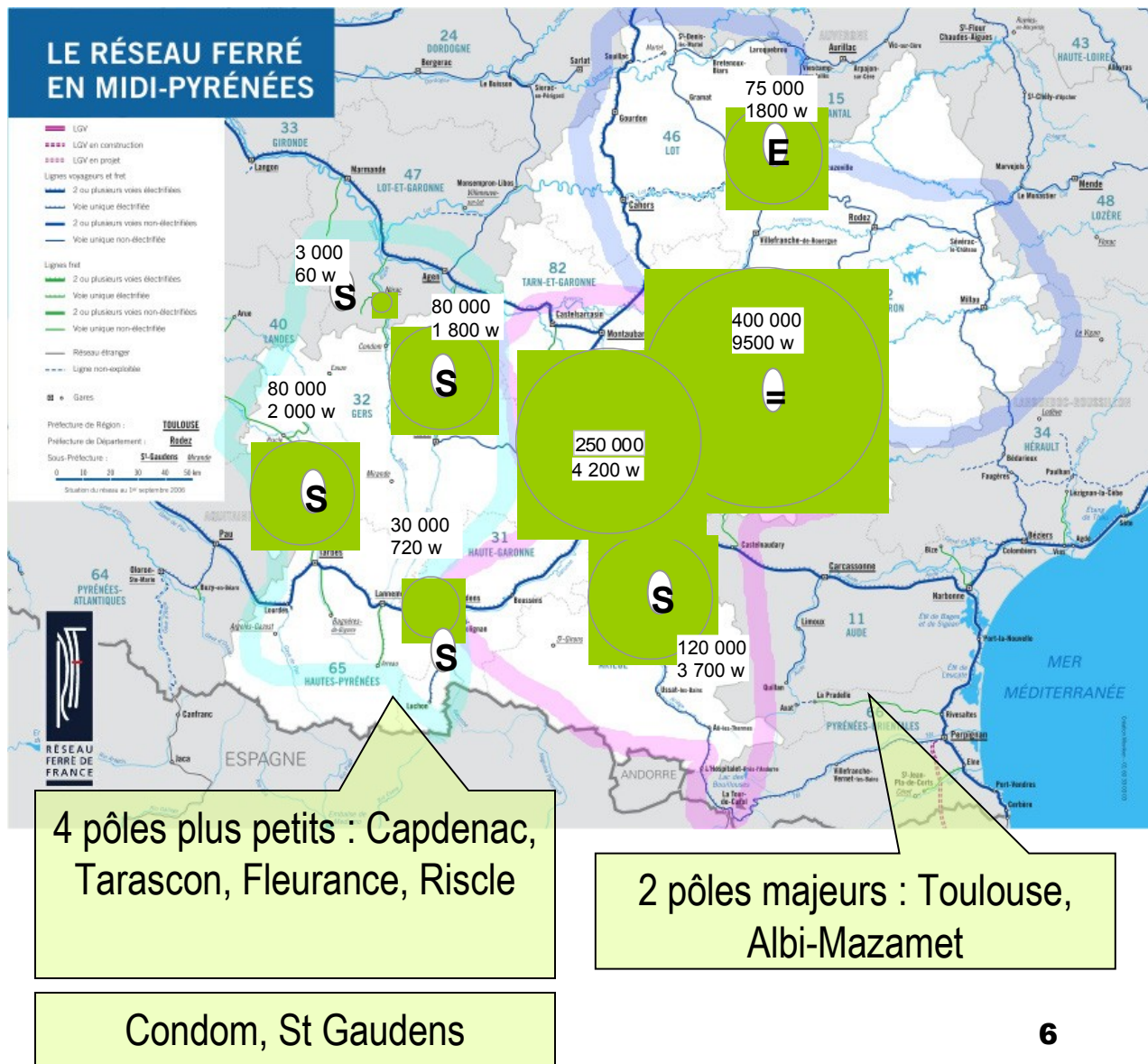
Un potentiel identifié d'environ 1 Mt dispersé et diversifié

70 % en sorties (car mieux maîtrisées)

16 trafics au moins en attente de trains entiers

10 sites non embranchés mais cela ne préjuge pas de la qualité des sites embranchés

Un abandon progressif du fer pour des raisons de qualité de service, « fermetures » de lignes et de tarif au profit de la route ou de solutions combinées ⇒ des modifications substantielles de l'organisation à prévoir





Démarche

Contexte

Les hypothèses « spatiales » du BP

Les hypothèses économiques & financières

■ Gers :

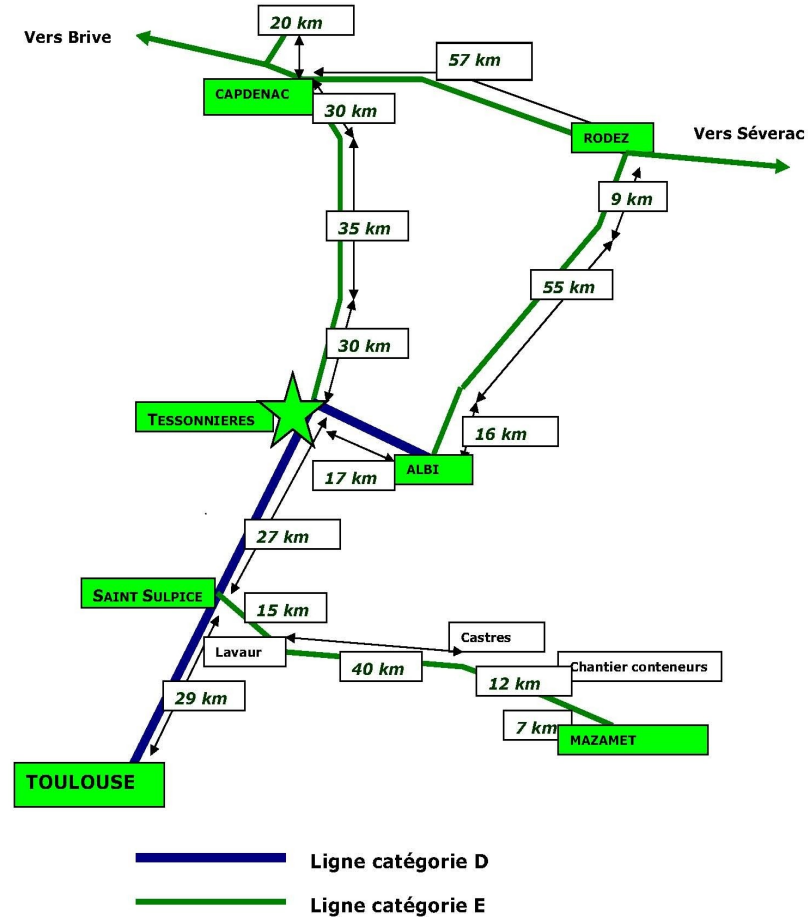
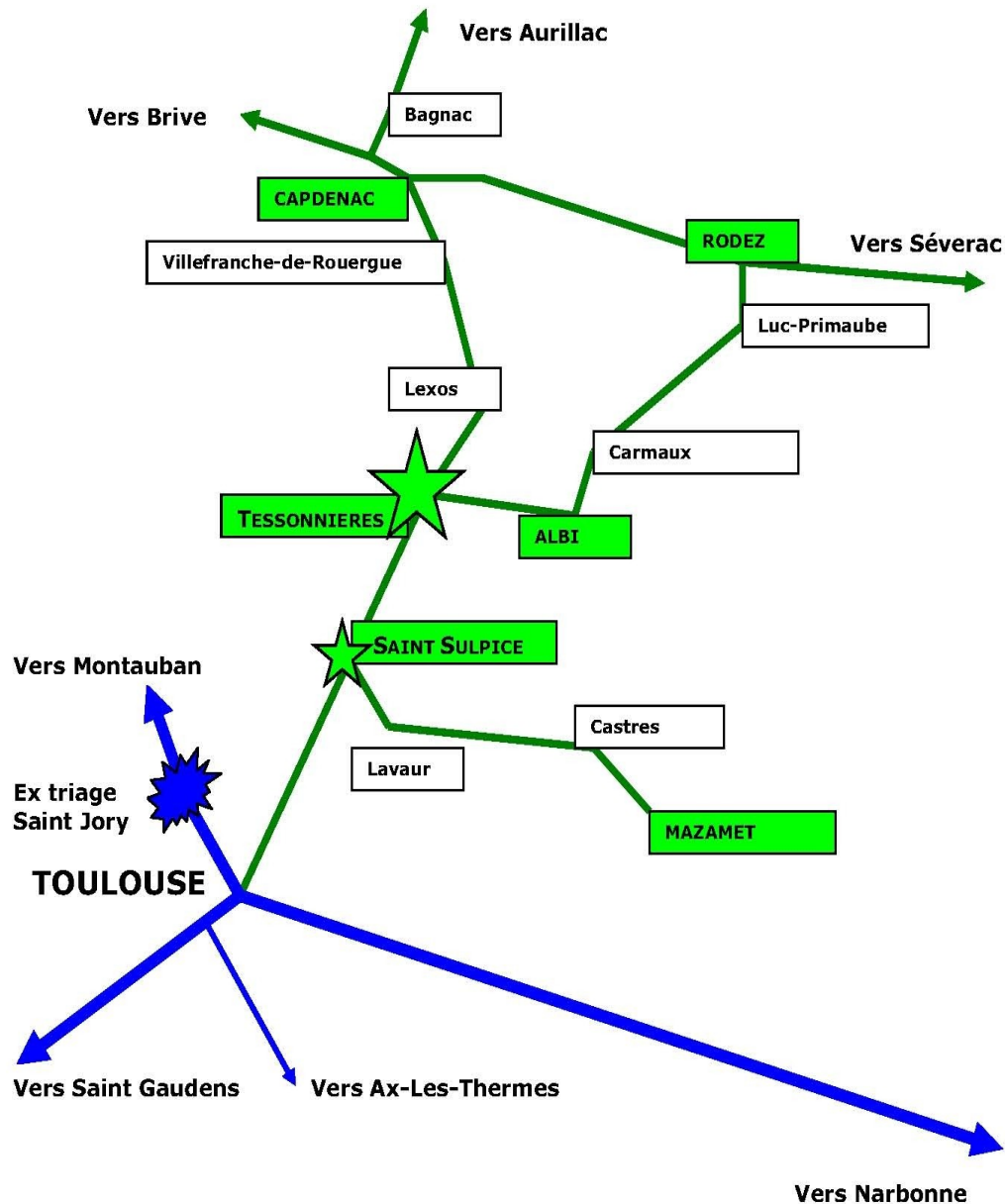
- Une attente et une participation forte des acteurs
- Une volonté de faire du fer susceptible de modifier les pratiques actuelles
- Des trafics « difficiles » : saisonnalité et déséquilibre de sens
- Un axe de développement possible pour un OFP en, deuxième phase en déclenchant des synergies de moyens

■ Toulouse :

- Première zone au regard du « potentiel » économique
- Zone de concurrence intra-classe (classe 1) et inter-classes (classe1/OFP), un opérateur historique bénéficiant de synergies de moyens (matériels et humains)
- dans un contexte d'absence de statut officiel de l'OFP
- d'évolution des schéma SNCF (annonce dans la presse d'un « retrait » de Midi-Pyrénées en diffus et du développement d'OFP)
- Des incertitudes sur des variables structurantes du Business Plan

■ « Boucle » Toulouse, Tessonnières, Rodez, Capdenac :

- Une attente et une participation forte des acteurs
- Une volonté de faire du fer susceptible de modifier les pratiques actuelles dans un contexte d'absence de statut officiel de l'OFP
- Une zone sur laquelle les classe 1 n'opèrent pas en diffus
- Ligne retenu pour l'établissement du Business Plan

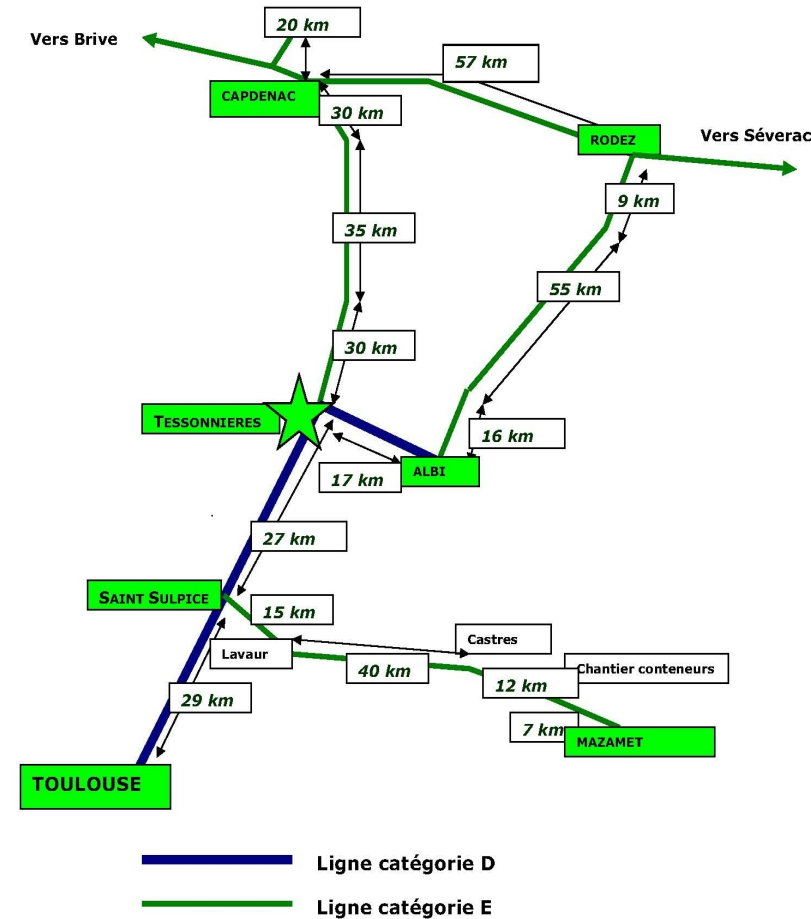


Centrer l'exploitation de ce secteur sur Tessonnières permettrait :

- De desservir séparément et dans de bonnes conditions chacune des deux branches du triangle ;
- De limiter les distances de parcours de convois légers vers Rodez,
- De regrouper les wagons pour les acheminer plus massivement, depuis ou vers Toulouse Saint Jory

L'OFPP devrait par ailleurs disposer au minimum de 3 voies à Saint Jory, 1 à Saint Sulpice et 3 à Tessonnières (une voie par destination + voie courte de garage des engins).

Sur l'ensemble du secteur Tarn et Aveyron, les déclivités existantes conduisent à exploiter avec des locomotives diesel puissantes, type SNCF BB 67400 ou récentes BB 75000, d'environ 1500 kW.



Le contexte ...

Commercial

- Quel niveau d'engagement des entreprises

Opérateur

- Un investissement pour quelle rentabilité et à quel horizon

Quel contexte infrastructurel

- Un réseau non homogène
- Pas de contraintes discriminantes affichées sur les ITE mais dans la réalité ?

Le contexte national et « réglementaire »

- Quel contexte d'émergence des OFP
- Pas de statut d'OFP
- Quel OFP ?
- Quelle position des opérateurs ferroviaire de Classe 1 (avenir de la messagerie ferroviaire de la SNCF ? Création d'OFP au sein de la SNCF ? de Véolia avec la reprise par Eurotunnel ?) et du gestionnaire de l'infrastructure ?

Des démarches en cours mais un contexte non stabilisé hors lignes privées

Commercial

- Proffer ?
- Commercialisation ?
- Démonstrateur ?

Opérateur

- Démonstrateur ?
- Aide à l'investissement, rôle de l'Etat, de la cellule de soutien nationale, des acteurs régionaux ?

Quel contexte infrastructurel

- Comment choisir les investissements sur les ITE ?

**Le contexte national et
« réglementaire »**

**Des démarches en cours mais un
contexte non stabilisé hors lignes
privées**

**Des leviers qui doivent être
nationaux**

**Peut-on imaginer des système
proche de celui du « coups de
pince » pour le combiné**