

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 du 31 mars 2009

Restitution de la 1^{ère} phase



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

La démarche

Trois réunions organisées par les CCI et la CRCI

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

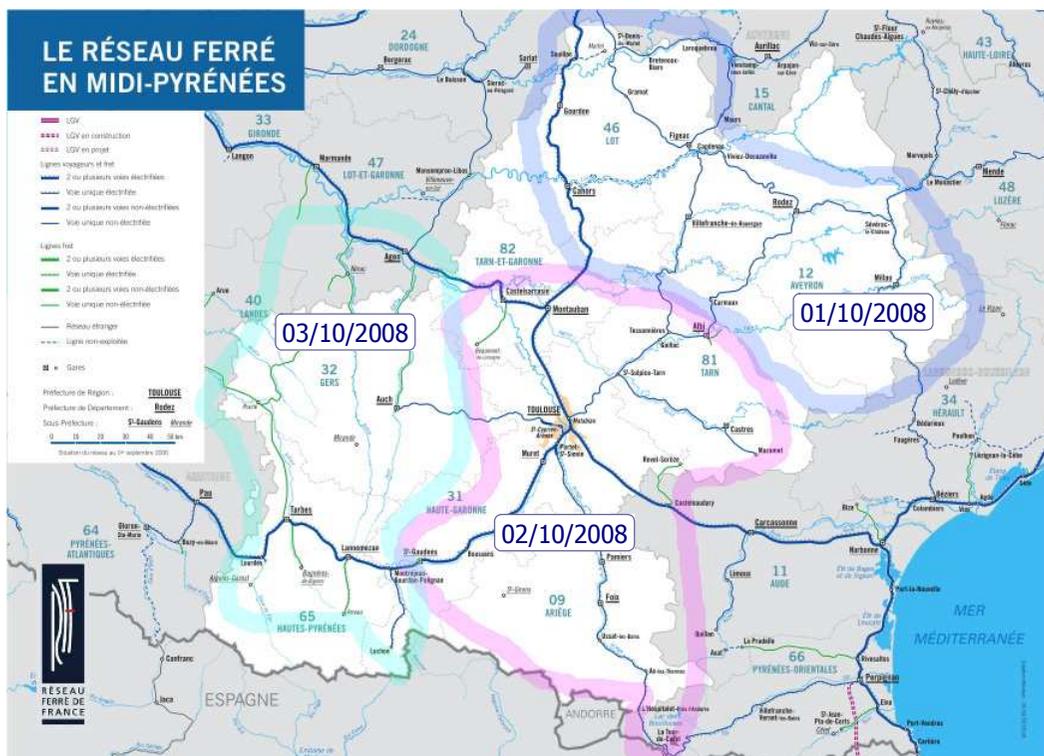
Une analyse des pôles de trafics,
des pratiques, des attentes

Des réunions filières pour affiner
les potentiels et les attentes

Un volet économique

La démarche

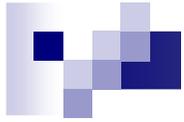
⇒ 3 REUNIONS DE PRESENTATION



⇒ 3 territoires définis par la configuration du réseau ⇒ une vision axes

⇒ les entreprises invitées à participer à la démarche ⇒ une logique de concertation et d'engagement des entreprises, une recherche de solution venant du tissu local

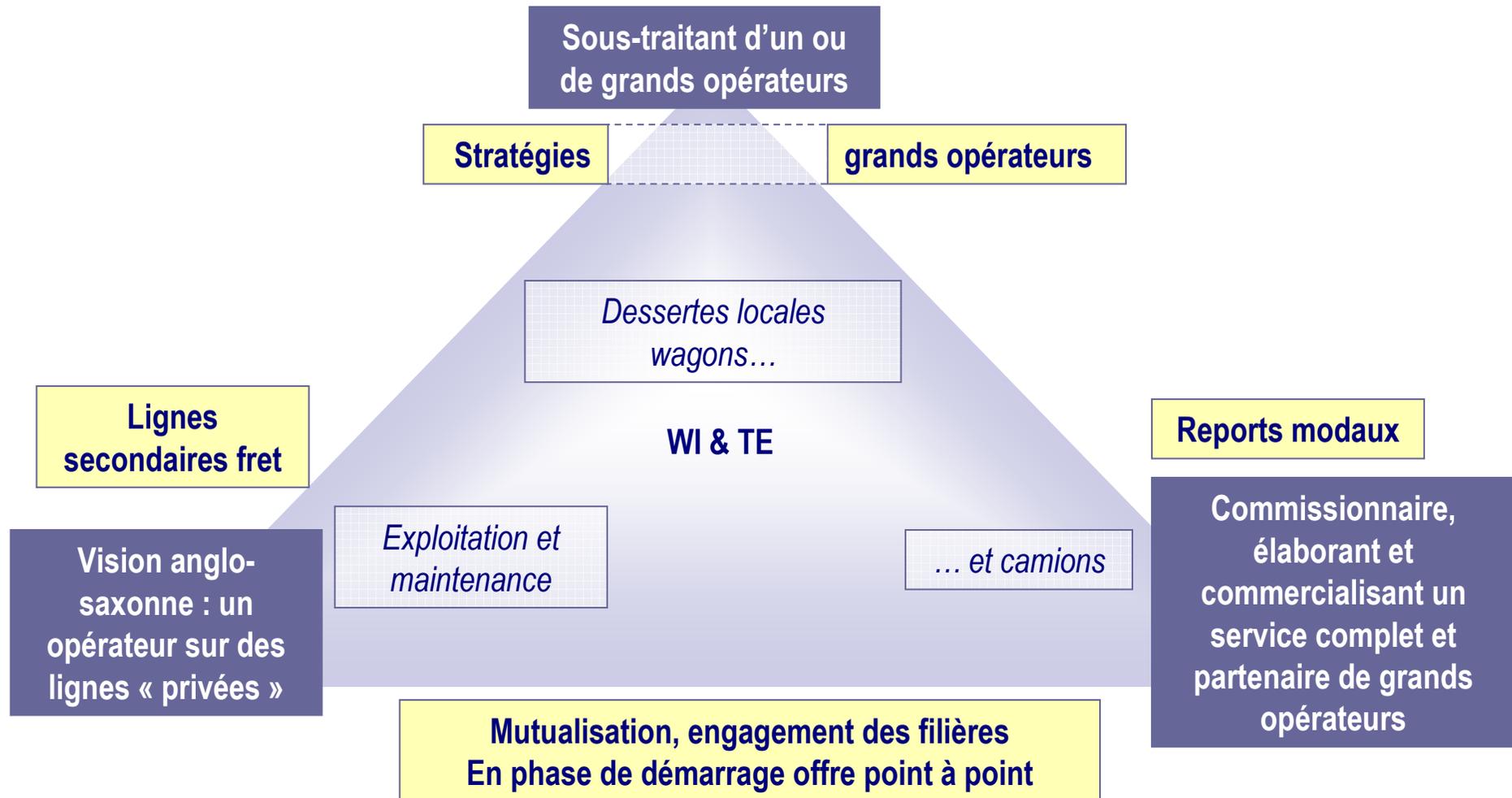
⇒ les réunions de présentation révèlent des stratégies d'acteurs régionaux (4) qui envisageraient éventuellement ou qui souhaitent activement se positionner comme OFP en Midi-Pyrénées

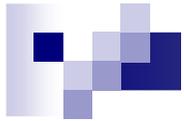


Un OFP pour quoi faire ?

Un concept novateur dont la définition n'est pas encore totalement stabilisée

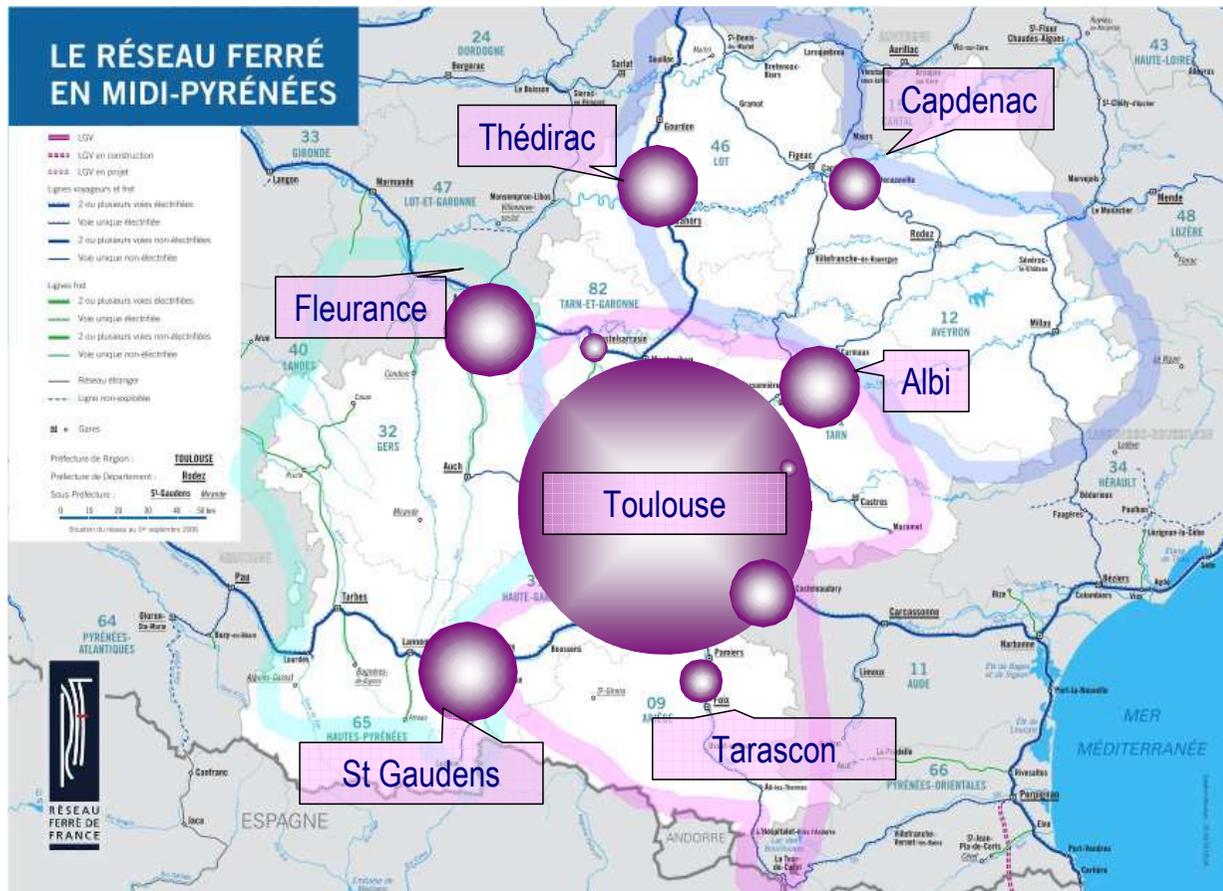
Trois visions complémentaires





Situation de référence : 6 Mt très polarisés

⇒ presque 6 millions de tonnes ; 65 % en arrivages

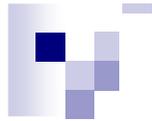


Des trafics en trains entiers et en wagons isolés

⇒ Plus de la moitié concentrée sur une zone centrale toulousaine (Fenouillet, Cazères, Portet,...)

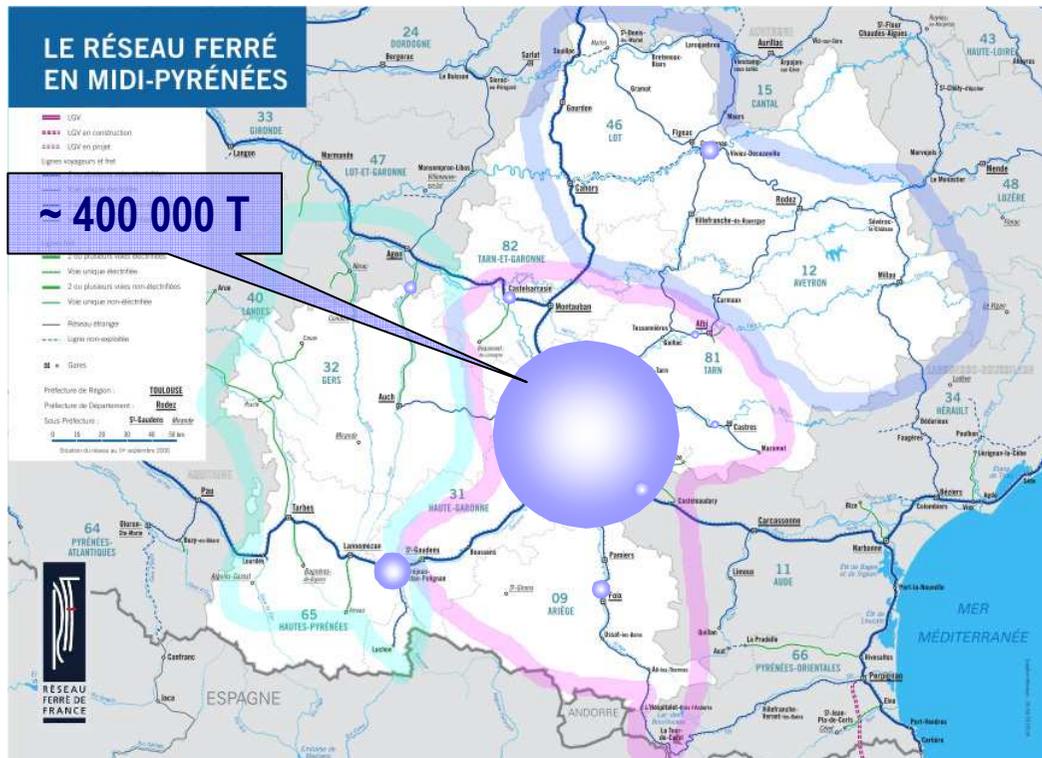
⇒ Des trafics à 88 % environ en trains entiers

⇒ Des trafics dominés par la SNCF ; ce qui pose la question de la position de l'opérateur historique vis-à-vis d'un OFP (pour la collecte – distribution des WI mais aussi des TE)



Situation de référence Wagons Isolés : 0,7 Mt Une polarisation accentuée et voulue ?

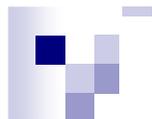
⇒ environ 700 000 tonnes mais à 81 % en arrivages



⇒ 2 pôles inégaux : Toulouse et Saint Gaudens

⇒ 2 pôles « travaillés » par la SNCF donc qui posent la question :

- de la position de la SNCF / OFP
- de la nature des relations entre un OFP et l'opérateur historique
- des potentiels « nouveaux » sur ces zones et ailleurs sur le territoire régional
- du redéploiement sur les autres pôles



Situation de référence Wagons Isolés : 0,7 Mt Un besoin de reconsolidation régionale

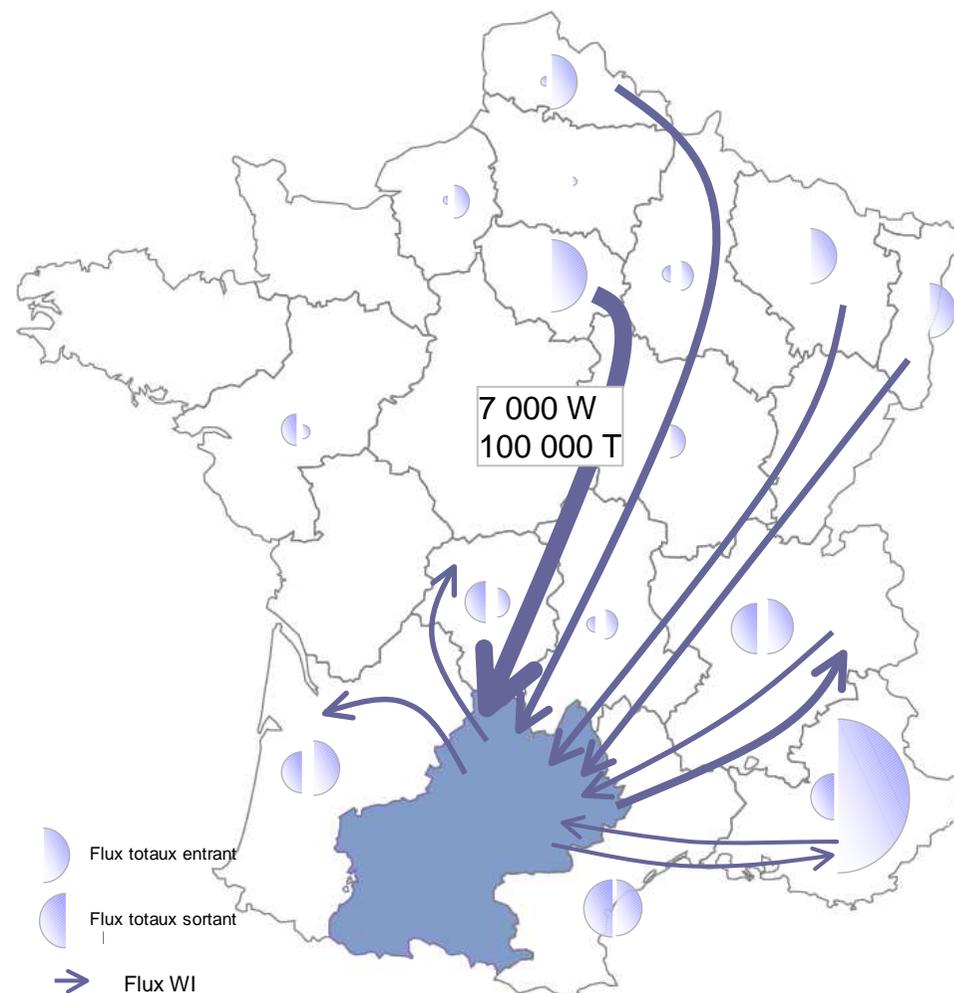
PACA - Marseille : 1^{er} « fournisseur »
tous trafics confondus avec une
prédominance des entrées sur Midi-
Pyrénées (*cercles*)

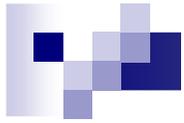
Mais Paris 1^{ère} origine en wagons
isolés (*flèches*)

Un besoin de reconsolidation sur les
lignes :

⇒ **une opportunité** : travailler
avec un opérateur longue
distance avec des triages (SNCF,
Véolia ? ECR ?)

⇒ **une alternative** : trouver des
potentiels pour des relations
longue distance point à point ?





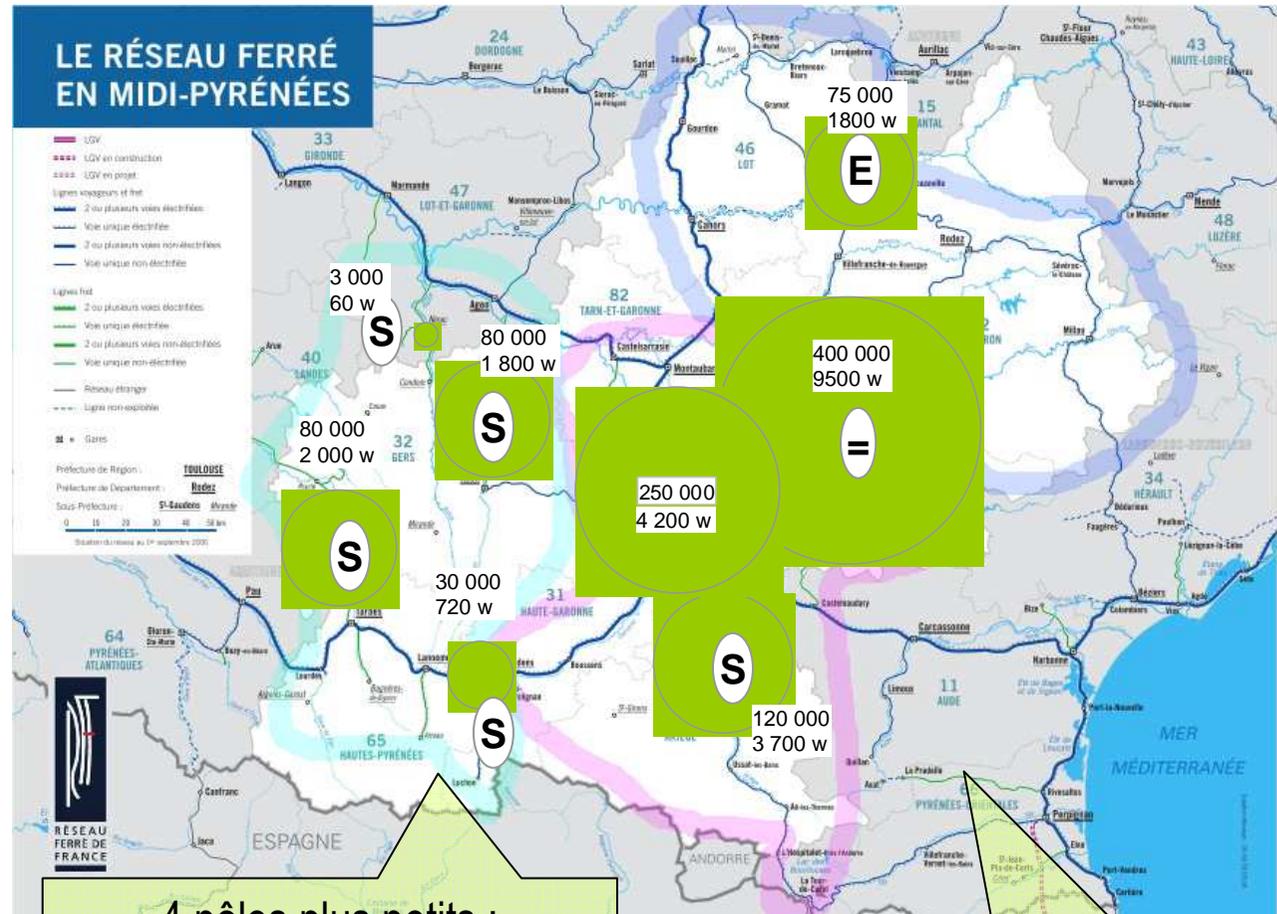
Un potentiel identifié d'environ 1 Mt dispersé et diversifié

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 \Rightarrow des modifications substantielles de l'organisation à prévoir



4 pôles plus petits :
Capdenac, Tarascon,
Fleurance, Riscle

2 pôles majeurs : Toulouse,
Albi-Mazamet

Condom, St Gaudens

Un potentiel important mais disputé en *short line* et un tropisme vers les ports

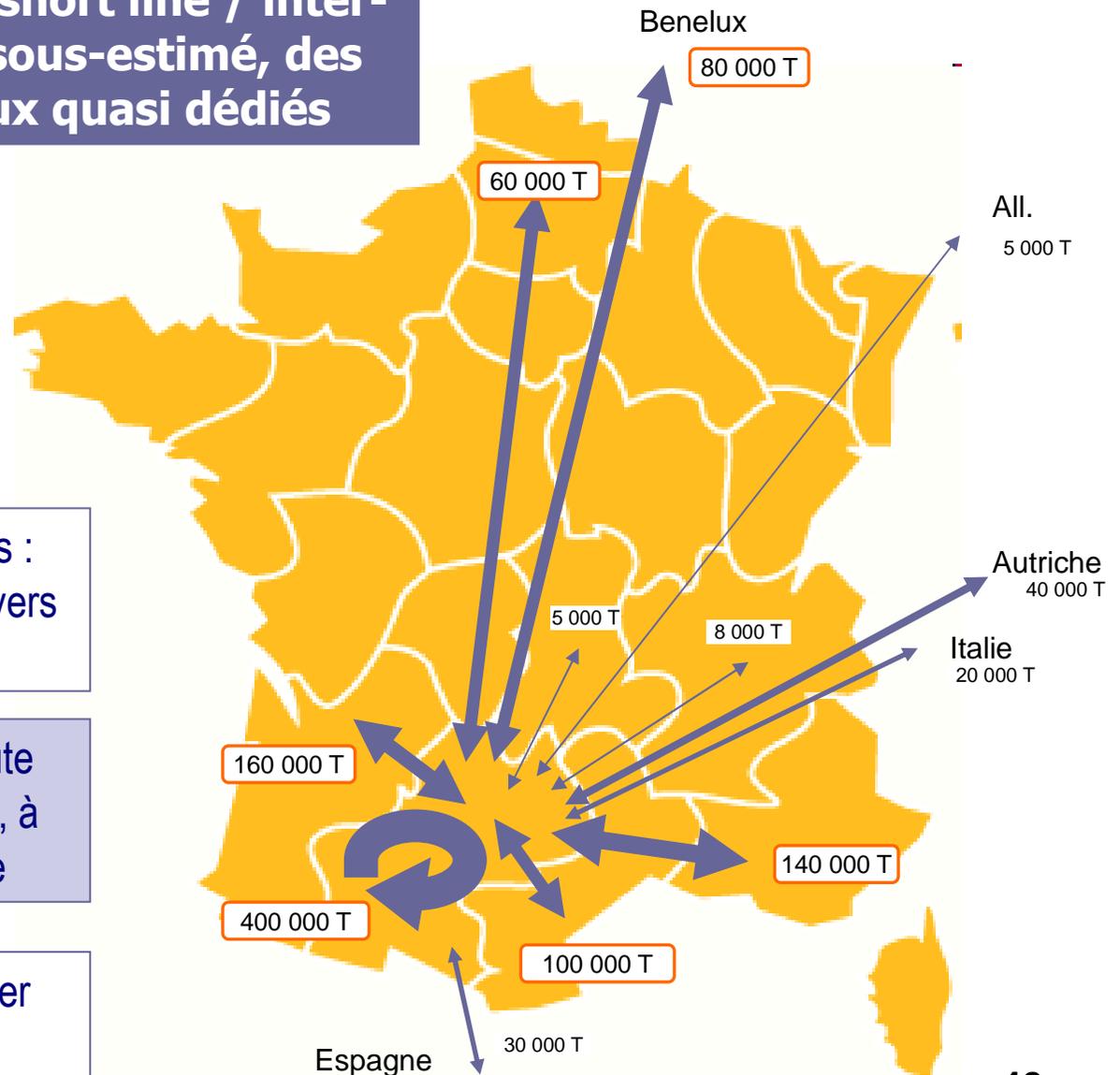
2 grandes catégories (short line / inter-régional), 1 corridor sous-estimé, des trafics internationaux quasi dédiés

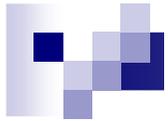
Des potentiels en intra-régional (400 000 tonnes) mais une concurrence inter et intra-mode (OFP, SNCF, Véolia, ECR)

Des potentiels de/ vers les ports : entre 100 et 160 000 tonnes de/vers Aquitaine, LR ou PACA

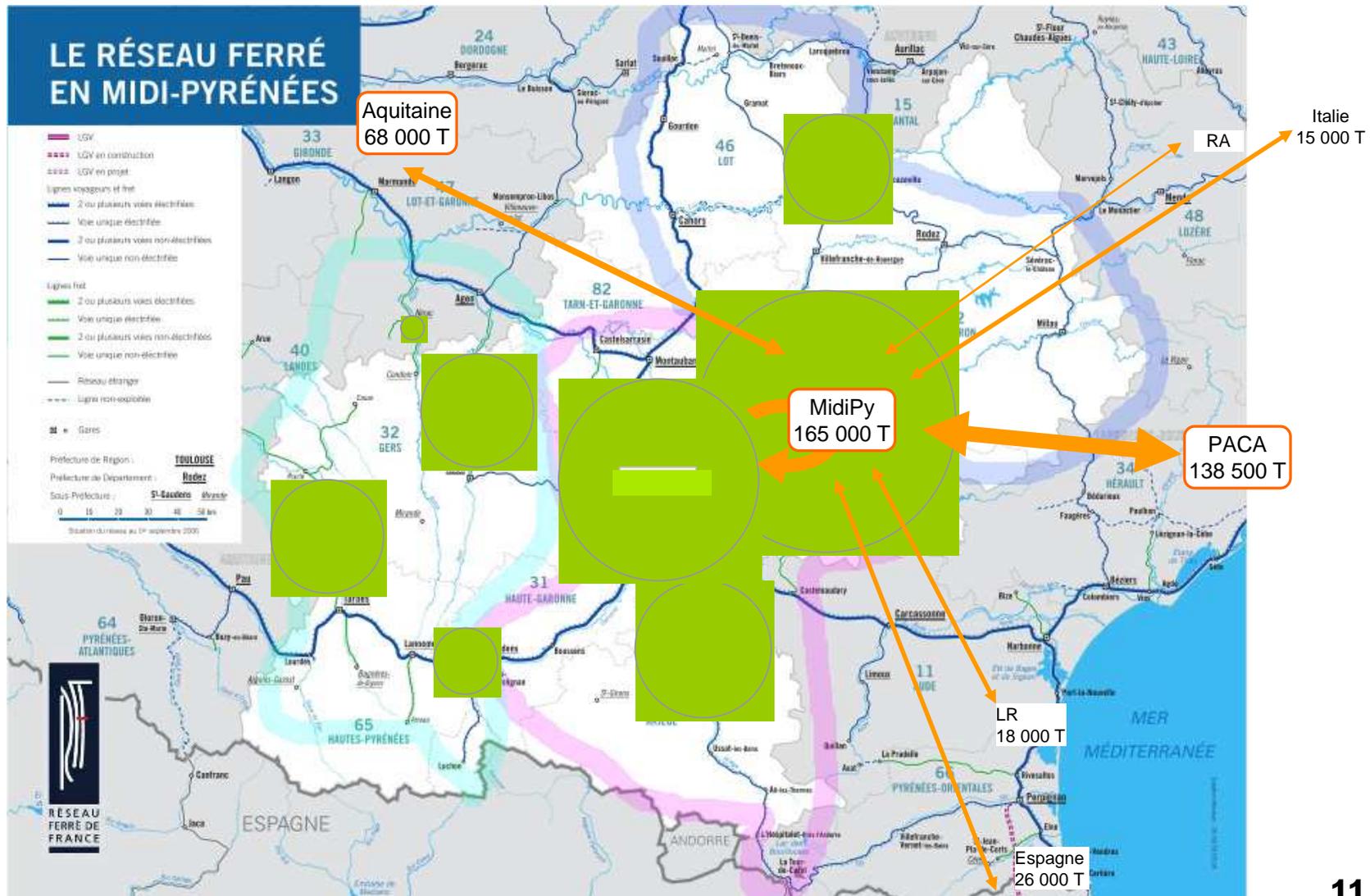
Un potentiel francilien sans doute sous-évalué : diffus, peu fédéré, à logique routière prédominante

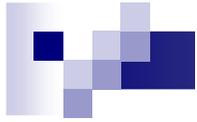
Des potentiels de/ vers l'étranger quasi dédiés



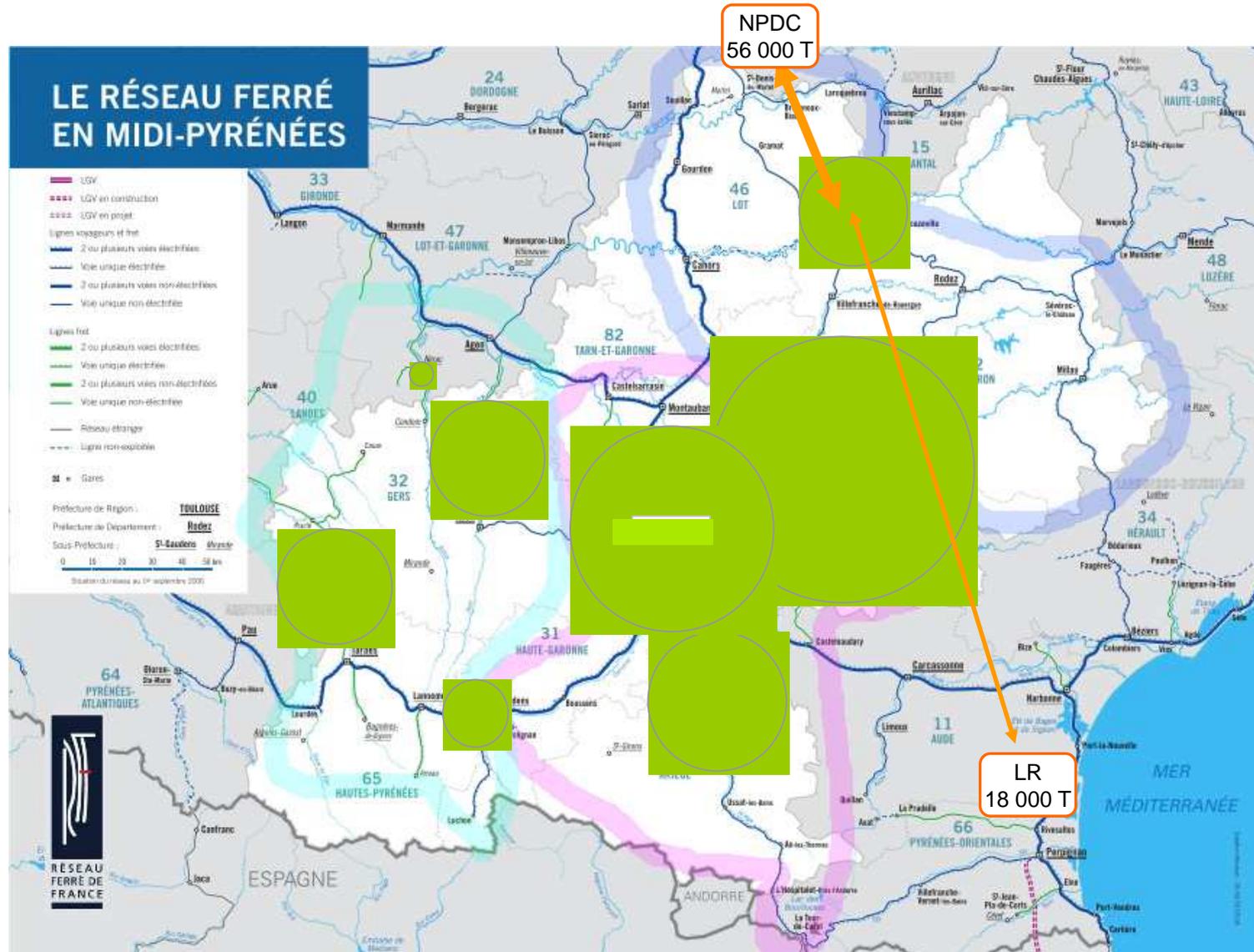


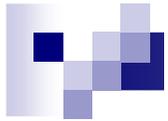
Le pôle Albi – Mazamet : un potentiel *short line* disputé, un potentiel PACA, un besoin de consolidation régionale



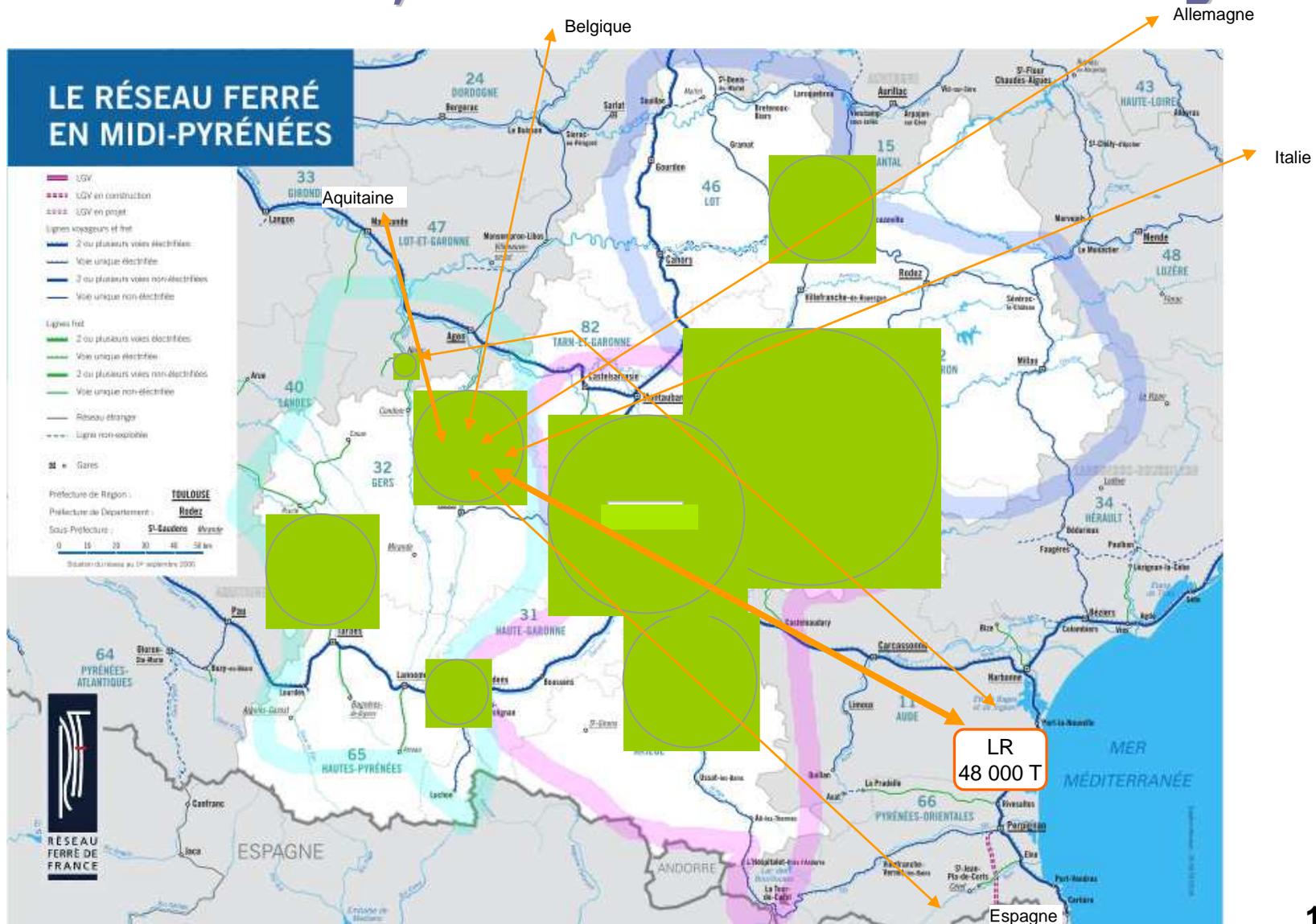


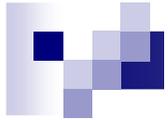
Le pôle Capdenac, des potentiels point à point faibles, un besoin de reconsolidation régionale



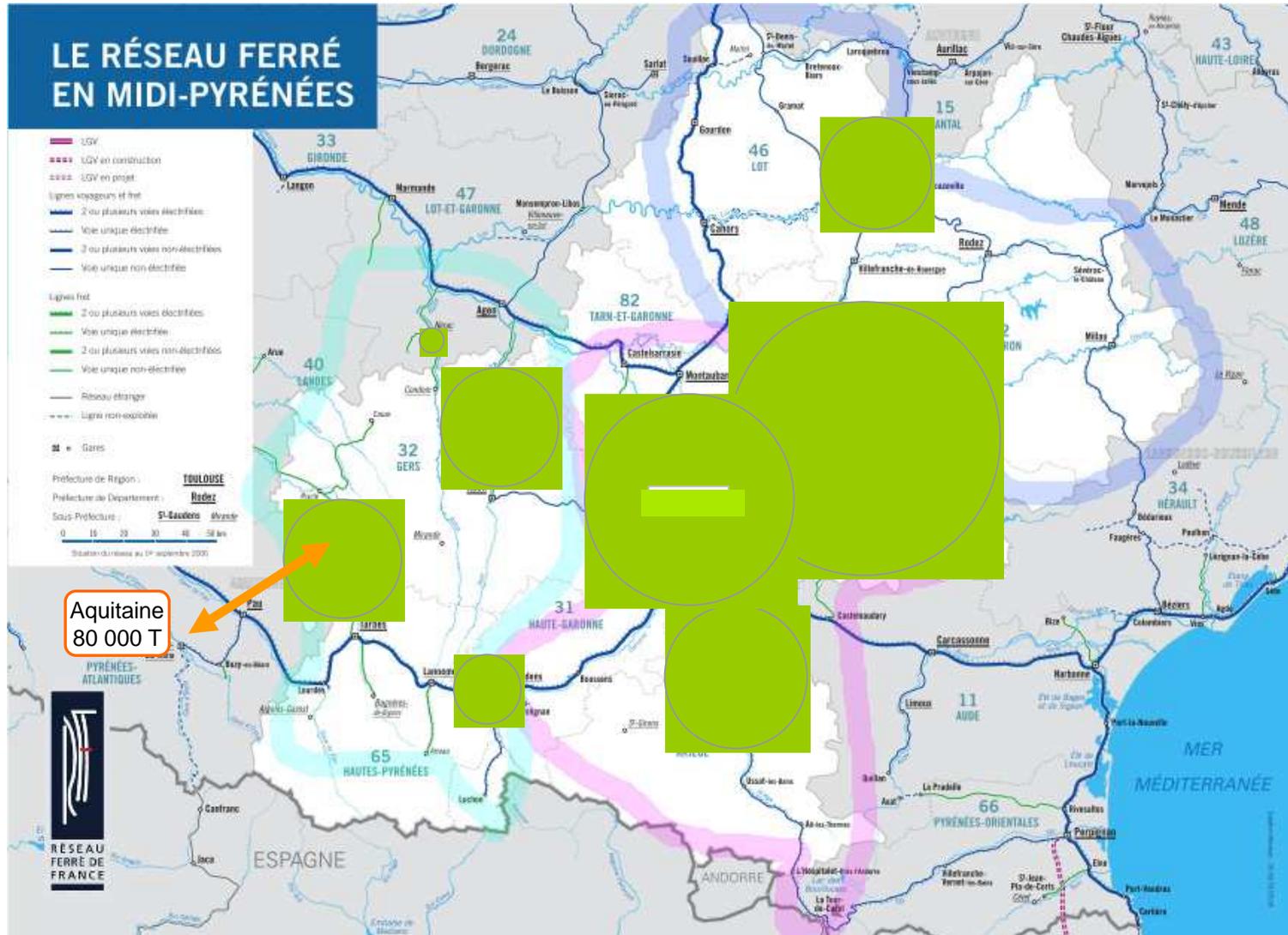


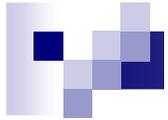
Le pôle Fleurance : des flux diffus mais un certain tropisme vers Languedoc Roussillon à mutualiser avec Condom, un besoin de consolidation régionale



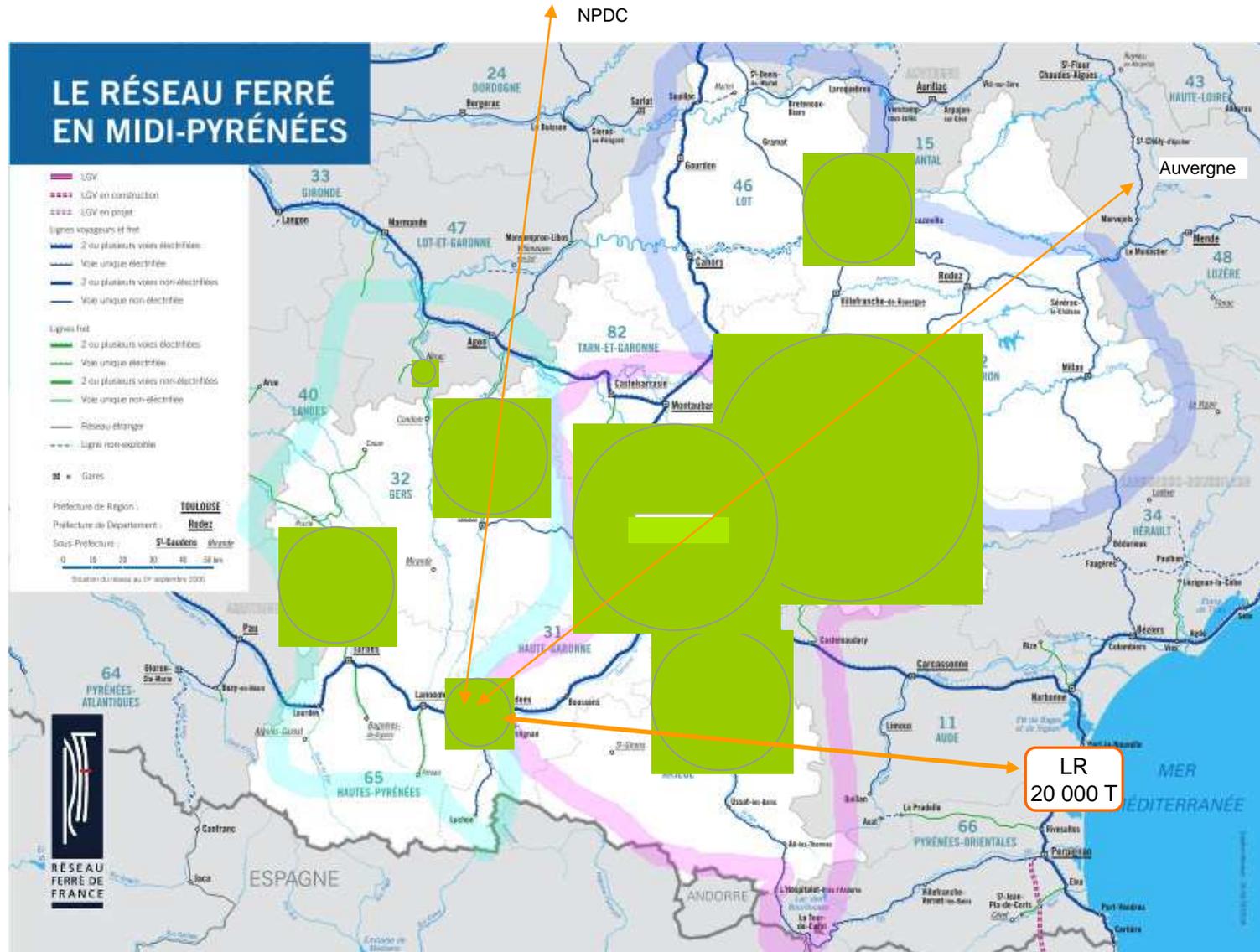


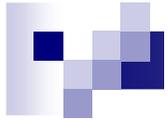
Le pôle Riscle : une cohérence Aquitaine



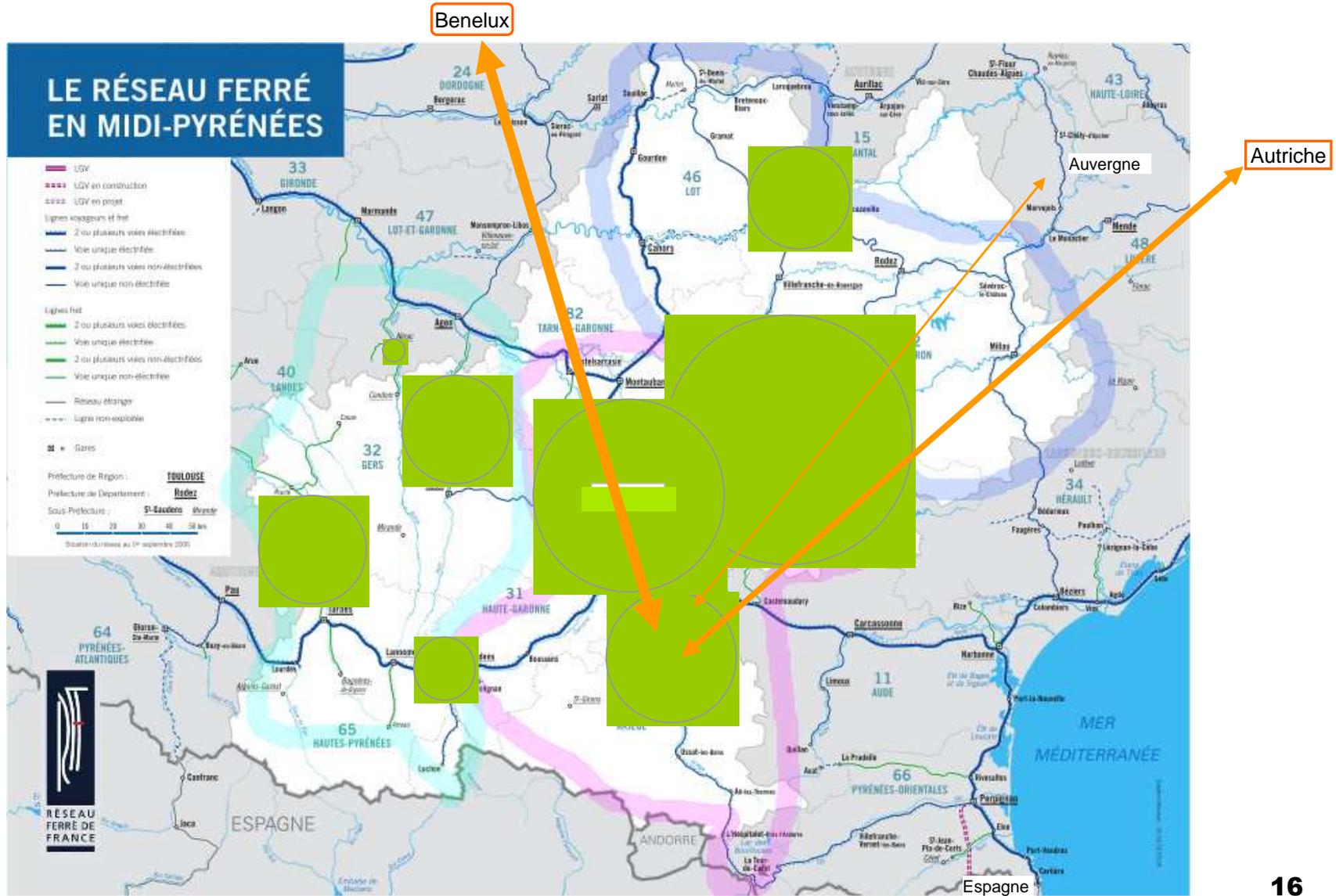


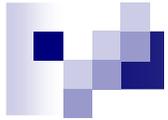
Le pôle Boussens : un besoin de consolidation régionale



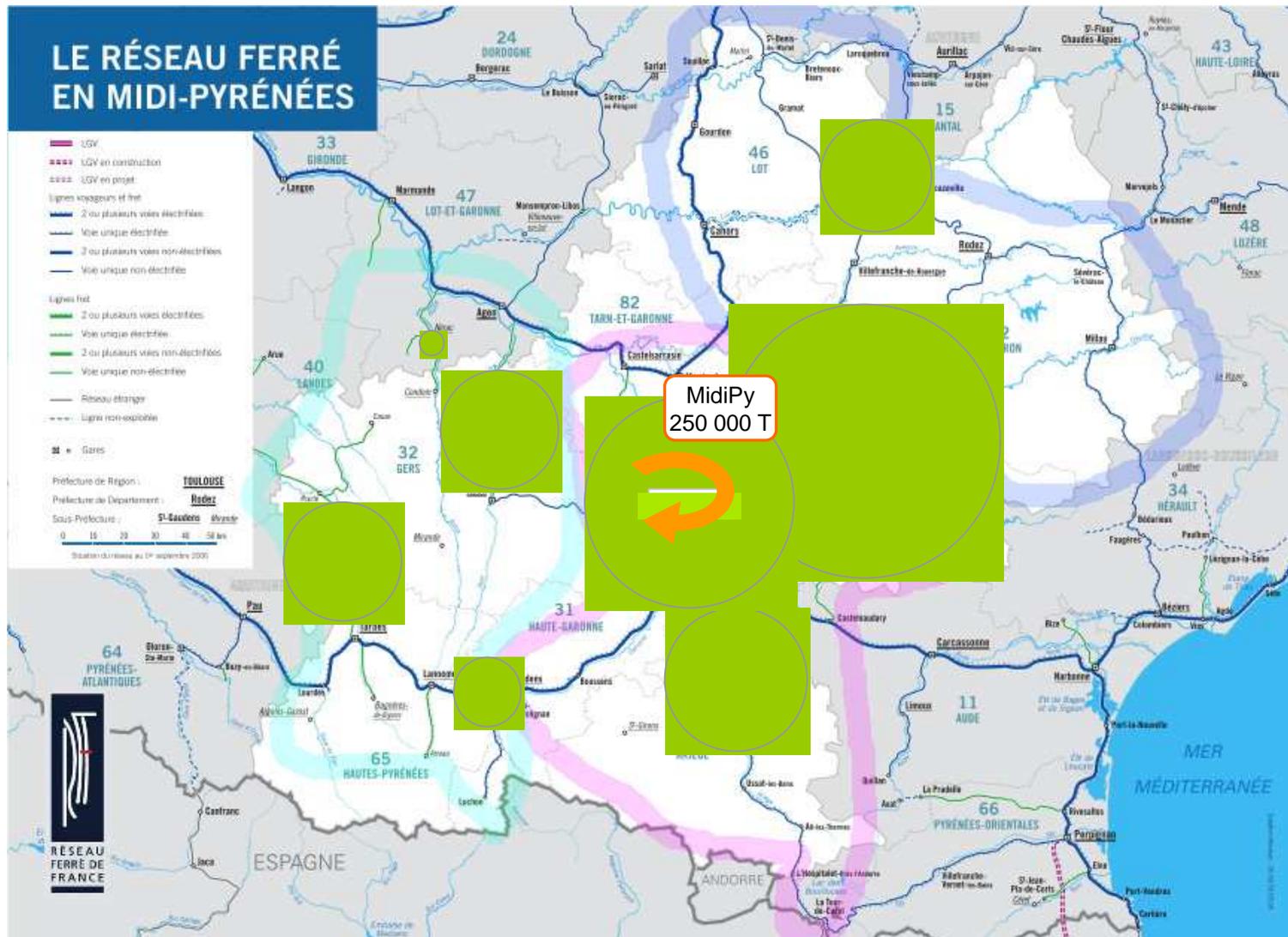


Le pôle Tarascon : une solution quasi dédiée





Le pôle Toulouse : un potentiel multimodal mais sous-estimé ; *un potentiel short line* en croissance dans les années à venir en lien avec les matériaux





Les filières

5 réunions filières

Bois

Céréales

RAGT, Terres de Gascogne, Urthaler, Vivadour, Egenie (DRE, RFF, CCI Auch, CRCI)

Matériaux

Unicem, CCL, Cemex, Sablières Mallet, VOA, Imerys, Egenie, Siadoux - Colas (CR, DRE, RFF, CRCI)

Divers

Albert Frères, Ethiquable, Umicore, Safra, (DRE, CRCI)

Experts du transport

Terrance, Véolia, Socorail, Train de l'Albret, SNCF, Le Calvez (CR, DRE, RFF, CRCI)

Le bois

Des attentes, des volumes

Des attentes en trains entiers et en wagons isolés

Des polarités géographiques

Une cohérence « destinations » : PACA

Des potentiels sur Albi-Mazamet, un besoin de « pilotes » pour élargir la pertinence OFP à d'autres filières

Des sites non embranchés à l'un ou l'autre bout

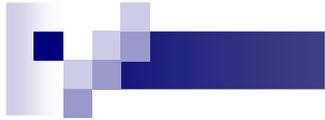
Comment faire du fer un outil de performance ?

Quelle stratégie « filière » ?

Quelles attentes / OFP ?

Quels potentiels et mutualisations possibles ?

Peut-on coupler la démarche OFP avec d'autres démarches comme des gares bois ?



Les Céréales

Une relative concentration géographique, une cohérence « destinations », des opérateurs portuaires possibles à l'autre bout, des trafics mais saisonniers

Des trafics sur lignes secondaires voire sur lignes de désenclavement ⇒ qualité des infrastructures et pérennité de certaines lignes ⇒ une conjonction d'intérêt : opportunités pour la filière, les opérateurs longue distance, un OFP, le territoire

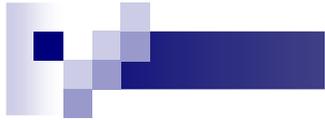
Des attentes des acteurs, une filière historiquement utilisatrice du fer mais un désengagement de l'opérateur et de la filière

Un besoin de desserte de lignes de « désenclavement » y compris en trains entiers, mais des caractéristiques qui appellent des mutualisations

Quelle stratégie « filière » ?

Quelles attentes / OFP ?

Quelles mutualisations possibles ?



Les Céréales

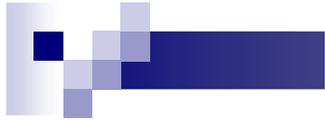
Enseignements des ateliers

- ☞ Un besoin de rassurance, des logiques à modifier car trafics transférés à la route, des investissements à consentir sur les ITE
- ☞ Un potentiel captable qui s'est réduit par le développement des trafics vers l'Espagne ⇒ or, absence d'offre et marché espagnol atomisé limitant les TE
- ☞ Un marché saisonnier mais une période qui s'allonge

(1) **Période de dégagement**, nécessité de libérer les silos ⇒ imprime la saisonnalité, les besoins massifiés, les attentes trains entiers ⇒ attente forte d'engagements des opérateurs sur les capacités mobilisables rapidement

(2) Trafics au-delà des dégagements, livraisons des **industries** ⇒ allongent la période. L'intérêt pour les TE demeure mais les pratiques peuvent évoluer ⇒ réflexion possible sur le fractionnement si offre OFP très compétitive

- ☞ Un problème de connexion au réseau ⇒ des possibilités ponctuelles de chargement chez des confrères
- ☞ Non compatibilité engrais – céréales pour le fret retour ⇒ des trafics engrais non négligeables mais néanmoins un besoin de consolidation



Les Céréales

Enjeux et perspectives

☞ Une certaine ouverture sur la question de l'engagement de la filière vis-à-vis d'un OFP voire de l'implication possible de la filière dans la création d'un OFP

☞ Une filière qui s'organise, dont les pratiques évoluent ouvrant une réflexion sur des mutualisations (possibilité de silos outil mutualisés sur le modèle de gares bois)

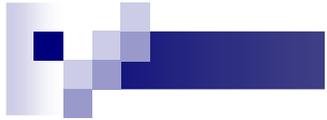
☞ Sentiment qu'un OFP peut être un élément d'évolution de la filière

☞ Un déficit d'image du ferroviaire et de la SNCF ⇒ quelle maîtrise commerciale ?
Un OFP : écran entre les chargeurs et la SNCF ?

☞ Une filière engrais également ouverte sur des questions de mutualisation, mutualiser les achats ?

☞ Un accord quasi unanime sur la nécessité d'une « péréquation » : les lignes de désenclavement ne peuvent pas être le seul champ d'intervention d'un OFP

☞ Une localisation et une orientation des flux qui posent clairement la question des infrastructures sur les lignes secondaires et des connexions avec l'Espagne (au-delà même de la question des OFP)



Les matériaux



Des attentes et des volumes mais des attentes plutôt sur des trains entiers

Une mutation de la filière et des flux : apparition de zones déficitaires, apports d'autres départements

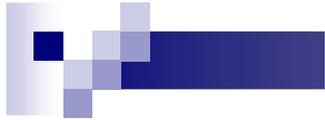
Un problème de connexion avec des sites non embranchés au moins à un bout

Des trafics massifiés donc une possibilité de ferroviaire y compris sur courte distance

Comment faire d'un OFP un outil au service des entreprises et des mutations qui se dessinent ?

Peut-on coupler OFP et plate-forme matériaux ?

Quelles attentes / OFP / « *short line* » ?



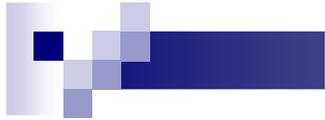
Les Matériaux

Enseignements des ateliers

- ☞ Le fer une orientation claire des Schémas de Carrières : 25 % des trafics par fer à horizon 5 ans (HGaronne) ⇒ environ 2,5 Mt sur les 10 Mt tous modes ⇒ un acteur réalise déjà 1 Mt par fer ⇒ **POTENTIEL NOUVEAU DE 1,5 Mt**
- ☞ Trois préalables :
 - un engagement « sillons »,
 - une cartographie des points de chargement (Toulouse et ailleurs en région),
 - la possibilité de faire des embranchements sur des lignes rénovées
- ☞ Un déficit d'image fort ⇒ quelle maîtrise commerciale des trafics ?
- ☞ Mais un potentiel très important ⇒ **une concurrence exacerbée sur les trafics courte distance massifiés**

Enjeux et perspectives

- ☞ **Les matériaux et le short line : marché « naturel » d'un OFP** sous condition :
 - d'un engagement ou de l'implication de la filière
 - d'une décision politiquedans le cas contraire, concurrence forte intra-mode



Les produits divers

Des attentes, des utilisations via des offres multimodales

Sur des lignes principales

Une forte dispersion des sites générateurs

Une dispersion géographique et temporelle des échanges

Des trafics partiellement maîtrisés

Des sites non embranchés, des embranchements peu utilisés

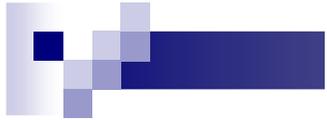
Quelles attentes par rapport au transport ferroviaire ?

Quelle stratégie / sites embranchés ?

Faut-il coupler un OFP et une offre multimodale avec des collectes/distributions routières ?

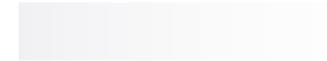
Peut-on trouver des synergies et mutualisations par origines / destinations ?

Faut-il coupler un OFP et le développement de nouvelles plates-formes logistiques embranchées ?



Les produits divers

Enseignements des ateliers

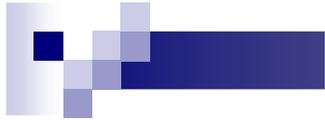


- ☞ Un intérêt pour le fer mais un déficit d'image :
 - moins un problème de coût
 - qu'une thématique qualité de service (notamment en wagon isolé) sur des activités pour lesquelles le délai et les horaires semblent plus discriminants qu'ailleurs
 - sur des activités à frets parfois sensibles en termes de sécurité

- ☞ La question du coût d'une approche ferroviaire est toutefois posée par rapport à une approche route (transport combiné, fercam)
- ☞ Une difficulté de consolidation car des trafics divers, géographiquement diffus voire à flux fractionnés

- ☞ Des possibilités de charger chez un confrère de manière ponctuelle mais un problème global de connexion au réseau

- ☞ Des attentes de services aux deux bouts (retour palettes, par exemple)



Les produits divers

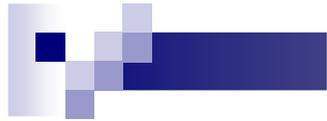
Enjeux et perspectives



- ☞ Des trafics complexes à capter (pas de cohérence produits, O/D, localisations)
- ☞ Une logique routière choisie ou imposée
- ☞ Des besoins de services aux deux bouts
- ☞ Une ouverture par rapport à la logique de mutualisation et d'engagement mais une difficulté à l'imaginer sur une filière qui n'en est pas une et qui n'est donc pas homogène

- ☞ L'OFP doit être un opérateur logistique, présent aux deux bouts, offrant des services transport, de la reprise de palettes, de la manutention voire des approches routière

- ☞ Une orientation qui pose la question de l'offre d'un OFP, y compris routière, des candidats et des liens avec les opérateurs longue distance



Les experts du transport

La SNCF a, en WI, abandonné une partie du territoire

Elle est ressentie comme peu dynamique globalement sur le WI

Même sentiment sur les TE saisonniers et les lignes de « désenclavement »

La pression concurrentielle s'accroît (Véolia, ECR) sans constituer une alternative sur les trafics diffus

La SNCF est un acteur quasi incontournable :

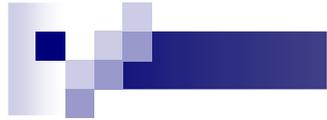
- reste le principal opérateur en région,
- opérateur de référence en WI sur le territoire hors Tarn et Aveyron
- seul opérateur avec un plan de transport pour du lotissement longue distance (triaux)

Quelle vision générale des potentiels ? Des pratiques et de leur adaptabilité au ferroviaire ? Comment faire du ferroviaire un outil de désenclavement, de performance et de pérennité du tissu local

Quelle stratégie / un OFP → partenariat ou diversification

Quel positionnement / un OFP notamment en période de montée en charge

Quelles attentes ? Sur quelles lignes et/ou filières

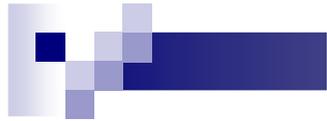


Les experts du transport

Enseignements des ateliers



- ☞ Véolia et la SNCF s'accordent sur l'intérêt d'un OFP pour reprendre des trafics abandonnés et capter de nouveaux trafics
- ☞ La SNCF prête à aider un OFP (« transfert » de matériel et de personnel)
- ☞ Un accord sur le rôle d'un OFP qui peut intervenir sur la collecte – distribution de wagons mais aussi de trains entiers
- ☞ **Un accord sur l'intérêt d'un OFP mais d'un OFP sous-traitant, non EF et n'ayant pas la maîtrise commerciale des trafics**
- ☞ Spatialement un OFP qui devra se positionner **sur les zones WI abandonnées par la SNCF** et, en fonction des tarifs pratiqués, éventuellement sur des petites lignes « de désenclavement »
- ☞ En corollaire, des interrogations sur la rentabilité et les tarifs qui seront pratiqués par un OFP et qui déterminera son attractivité pour un opérateur longue distance



Les experts du transport

Enjeux et perspectives

☞ La position des opérateurs longue distance simplifie la procédure de création

☞ Parallèlement, elle confine l'OFP à des trafics difficiles, délaissés et qui risquent donc d'être **peu rémunérateurs** y compris pour un opérateur dont le seuil de rentabilité est plus faible que celui des grands acteurs longue distance

☞ Elle peut poser la question du dumping social comme vecteur de rentabilité ; situation qui ne semble pourtant souhaitée par personne

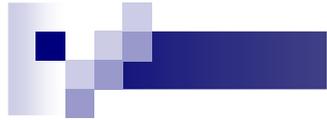
☞ Elle est (à ce jour) en quasi opposition avec la vision d'un OFP, EF et commissionnaire ayant un rôle de commercialisation et d'élaboration d'une offre globale et se tournant ensuite vers des partenaires longue distance

☞ La vision des opérateurs est (de manière naturelle) **une vision d'entreprise et non de service public**. Elle renvoie parallèlement :

☞ **À la définition d'un OFP, de son rôle, des attendus**

☞ **aux moyens associés à ces attentes**

☞ par conséquent **aux modes de fonctionnement d'un OFP** (subventions – ou non)

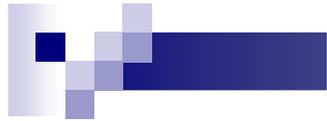


Les experts du transport

Enjeux et perspectives



- ☞ La position des opérateurs longue distance est une barrière à l'entrée des OFP sur les *short lines*
- ☞ Inversement et compte tenu des positions affichées, un OFP commissionnaire et EF se mettrait, sur certains marchés, en position de concurrent de ses partenaires longue distance ; partenaires dont il ne peut se passer compte tenu de son statut d'acteur local
- ☞ L'OFP doit-il être un outil du redéploiement du fer pour les opérateurs longue distance qu'il se bornerait à alimenter ⇒ OFP sous-traitant ?
- ☞ L'OFP doit-il être un outil pour réinventer le ferroviaire alors même que l'ancien système existe encore ⇒ OFP commissionnaire ?

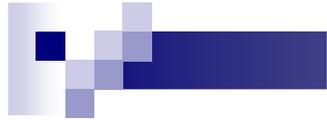


Les experts du transport

Enjeux et perspectives

- ☞ L'hypothèse 1 – OFP sous-traitant – est peu innovante, elle pose certes la question de la rentabilité mais dans un environnement de relative « protection » par un opérateur longue distance ⇒ Elle facilite la mise en œuvre.

- ☞ L'hypothèse 2 – OFP commissionnaire – repense le ferroviaire comme un outil au service du tissu local et impose une vision plus logistique.
 - elle implique une prise de risque importante des candidats
 - elle est, en conséquence, conditionnée par des engagements forts des futurs utilisateurs par filière et axe (accord pour tous utiliser, sur un axe, l'OFP)
 - elle est subordonnée à une volonté politique forte et à des décisions quant
 - ❖ au statut d'un OFP et conditions de création
 - ❖ à la généralisation de la démarche (car le ferroviaire est une logique d'axes donc de présence aux deux bouts)
 - ❖ à l'avenir et au statut de certaines lignes



Les suites



☞ Colloque « Fret ferroviaire de Proximité : perspectives en Midi Pyrénées » confirmera ou infirmera les positions et analyses

☞ Préparation du volet économique :
➤ choix de pôles et de lignes