

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**

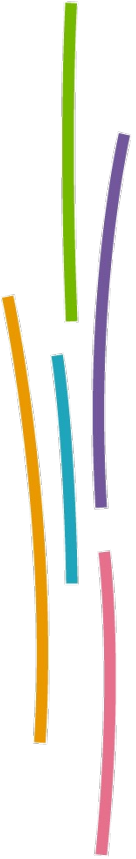
SOMMAIRE

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

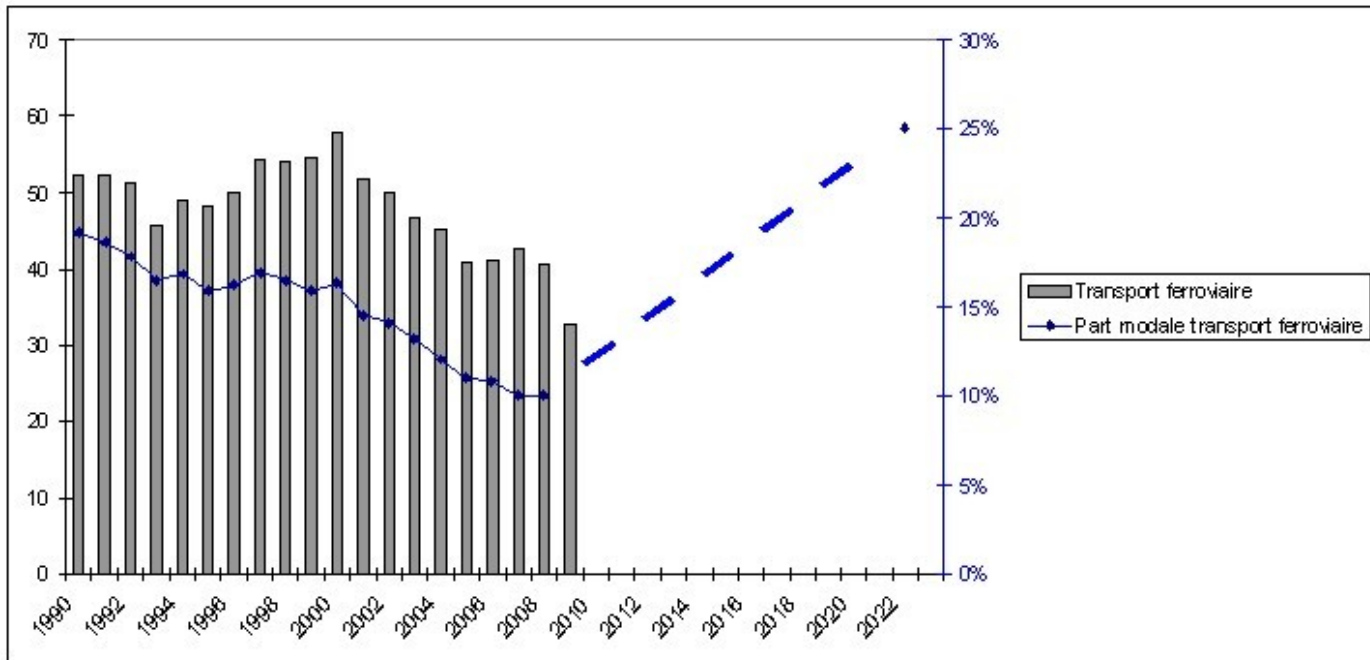


Contexte de l'étude

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 %



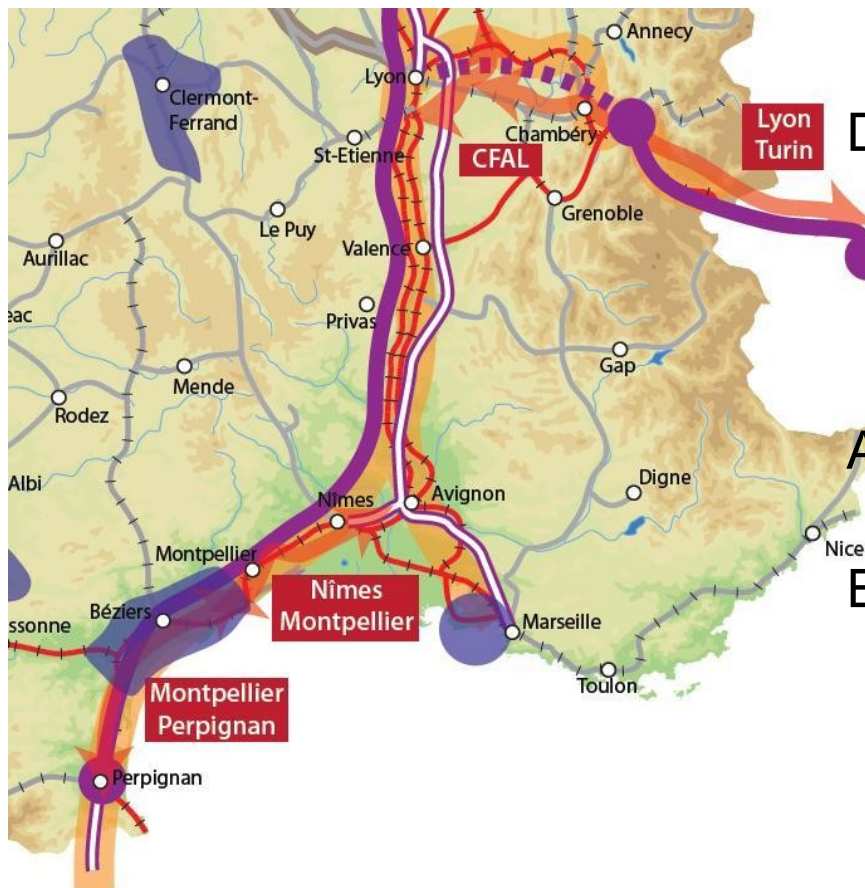
Contexte de l'étude : engagement national pour le fret ferroviaire (2009)

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



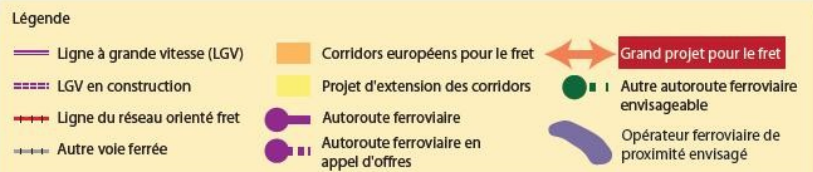
Engagement national pour le fret ferroviaire : investissements dans le Sud-Est



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

AFA raccordée à la région lyonnaise (2013)

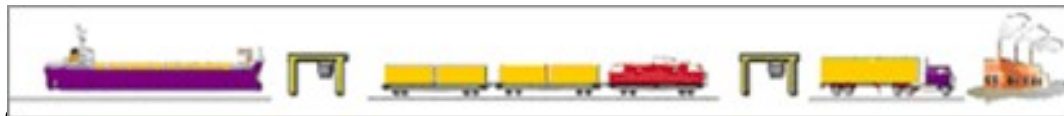
En PACA : un OFP au GPMM, le « huit ferroviaire » intégré au réseau fret et axe Marseille – Avignon rattaché aux corridors européens pour le fret



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)

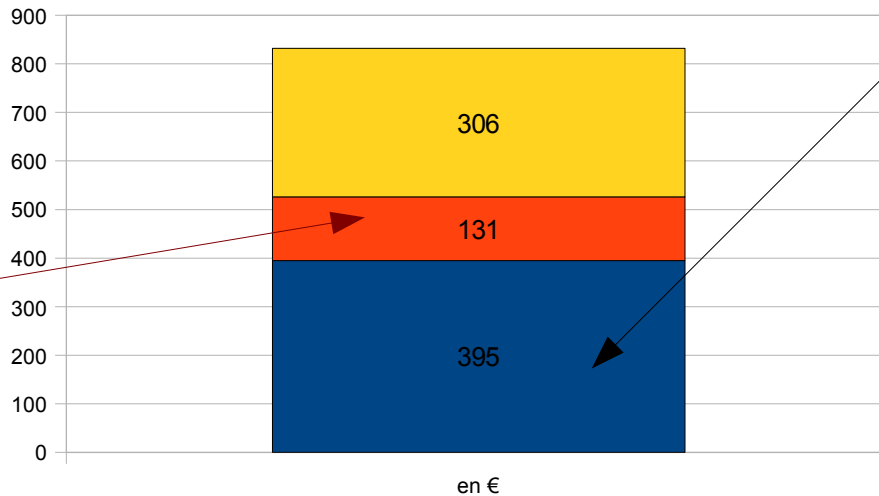
Une baisse des trafics observées en France de 2000 à 2006 (- 36 %) ; reprise en 2007 et baisse en 2008 & 2009 (effets de la crise économique) ; mais des trafics en hausse en Europe

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 plateformes : 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

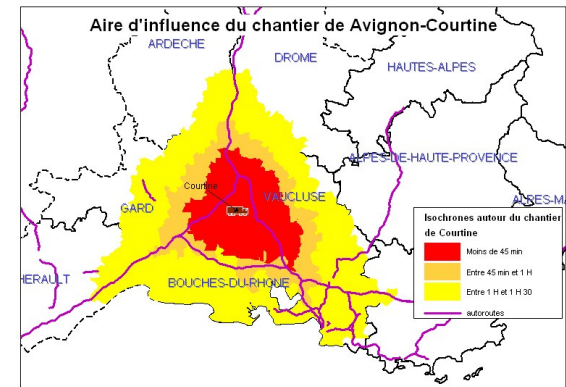


Vérification des matrices à partir des données SITRAM

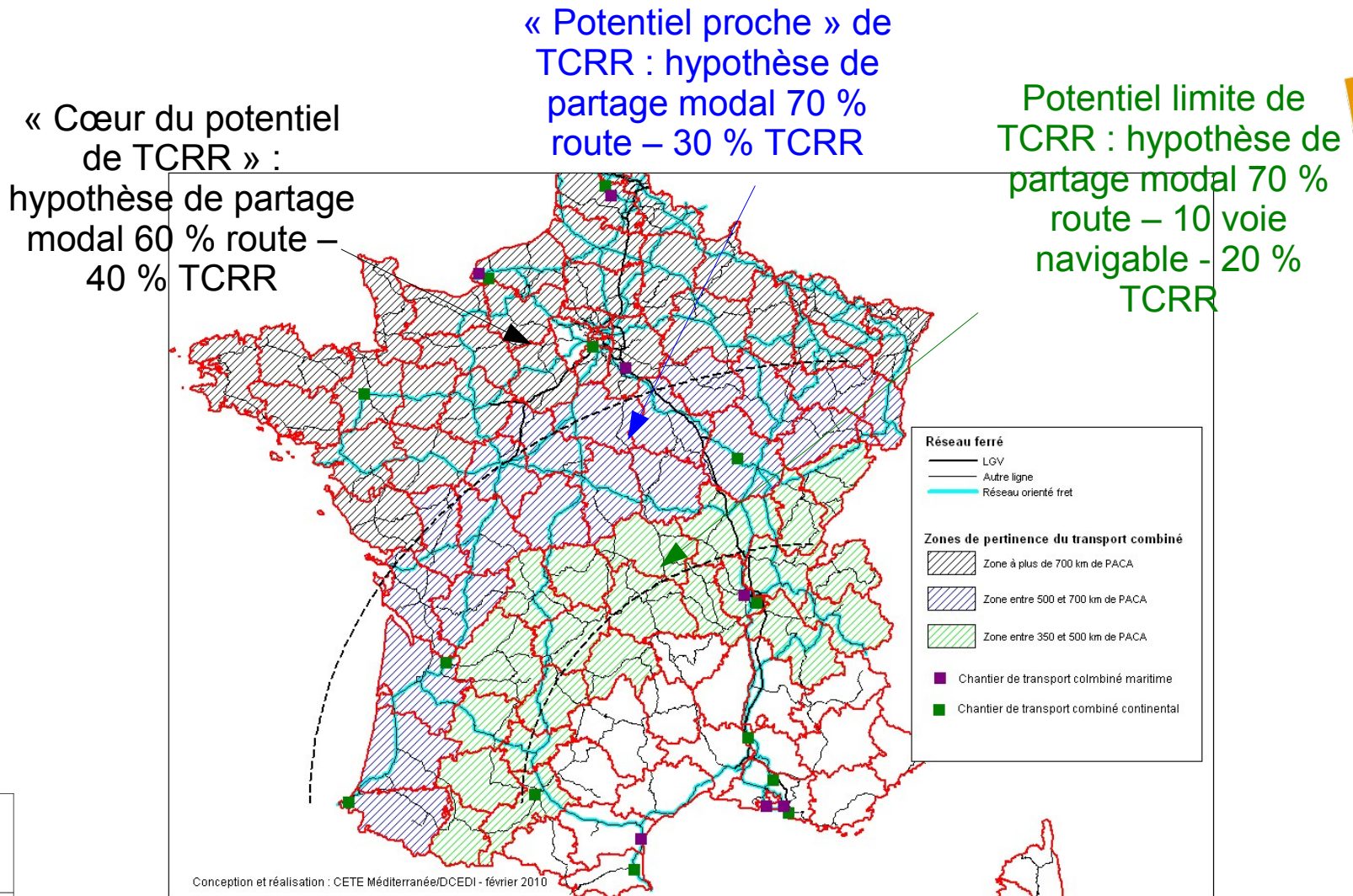
Principaux résultats : méthode d'estimation des reports à partir de la matrice routière

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

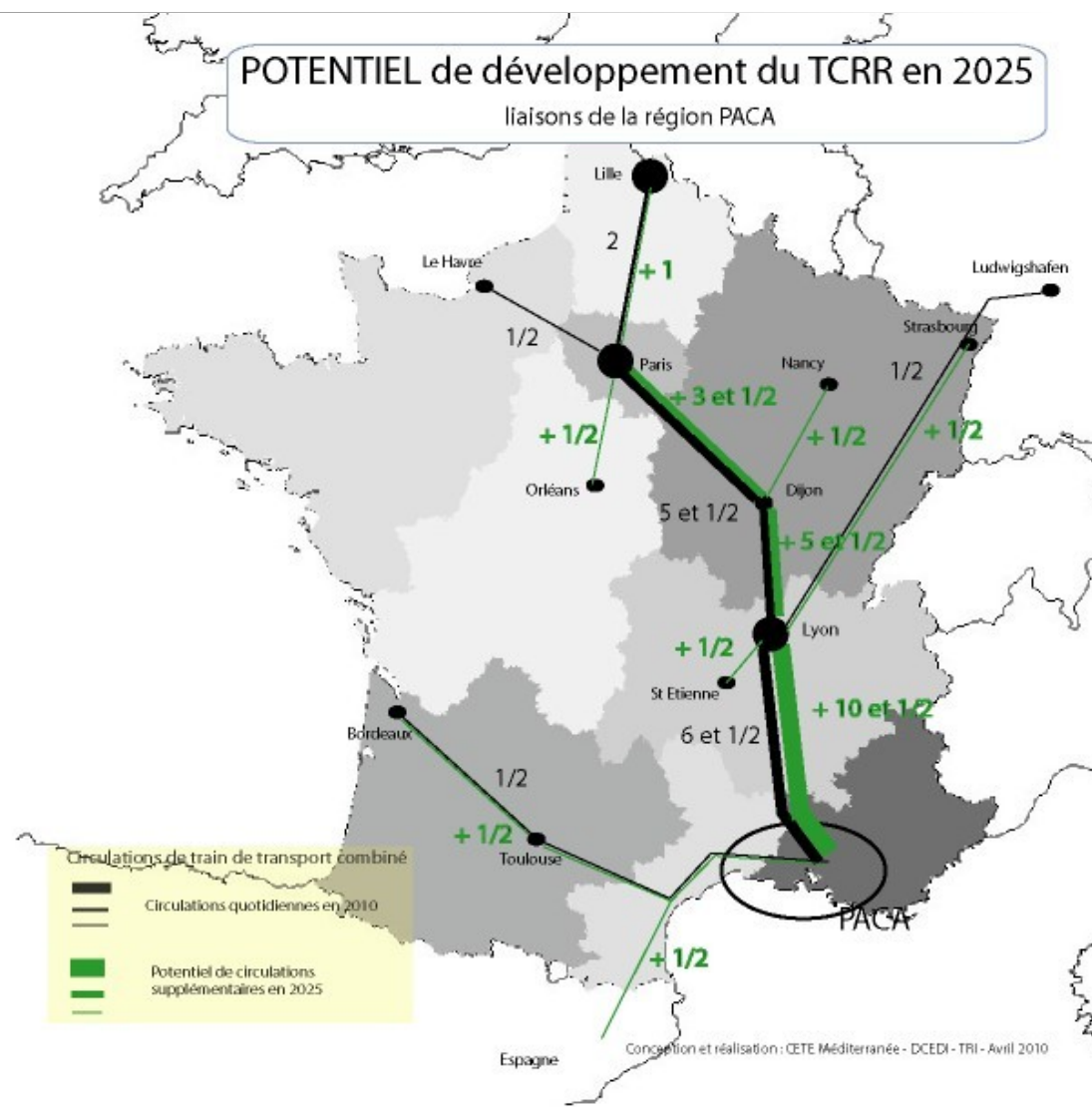
Deux filtres sur les OD : un premier filtre sur la distance de la liaison (> 350 km) ; un second filtre sur le volume minimal de la liaison (volume suffisant pour créer au minimum un 1/2 train quotidien)



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

