



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÄS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSKA
— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN — N
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – N
BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA — FR
OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCES
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HEUSTON

Atelier Transport de Marchandises

6 Octobre 2010

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Objectif de l'atelier

1

**Partager le diagnostic
(maritime, routier, ferroviaire)**

2

**Prendre en compte les perspectives
de développement des activités fret.**



Le Transport de marchandises en Languedoc-Roussillon



Transport Maritime (2007)



Transport Maritime (2007) – Port-la-Nouvelle

MONTPELLIER ●

Provence-

Type de marchandises (en kt/an) : PORT-LA-NOUVELLE

Part de marché du fer :
entre 10% et 15%



650



1 167



33



115

ESPAGNE

FIGUERAS ●

Transport Maritime (2007) – Port-Vendres

MONTPELLIER ●

Provence-

Type de marchandises (en kt/an) : PORT-VENDRES

Part de marché du fer :

0%



294

ESPAGNE

FIGUERAS ●

Transport Maritime (2007) – Sète

MONTPELLIER ●

Provence-

Type de marchandises (en kt/an) : SETE

Part de marché du fer :
entre 10% et 25%



913



1 086



363

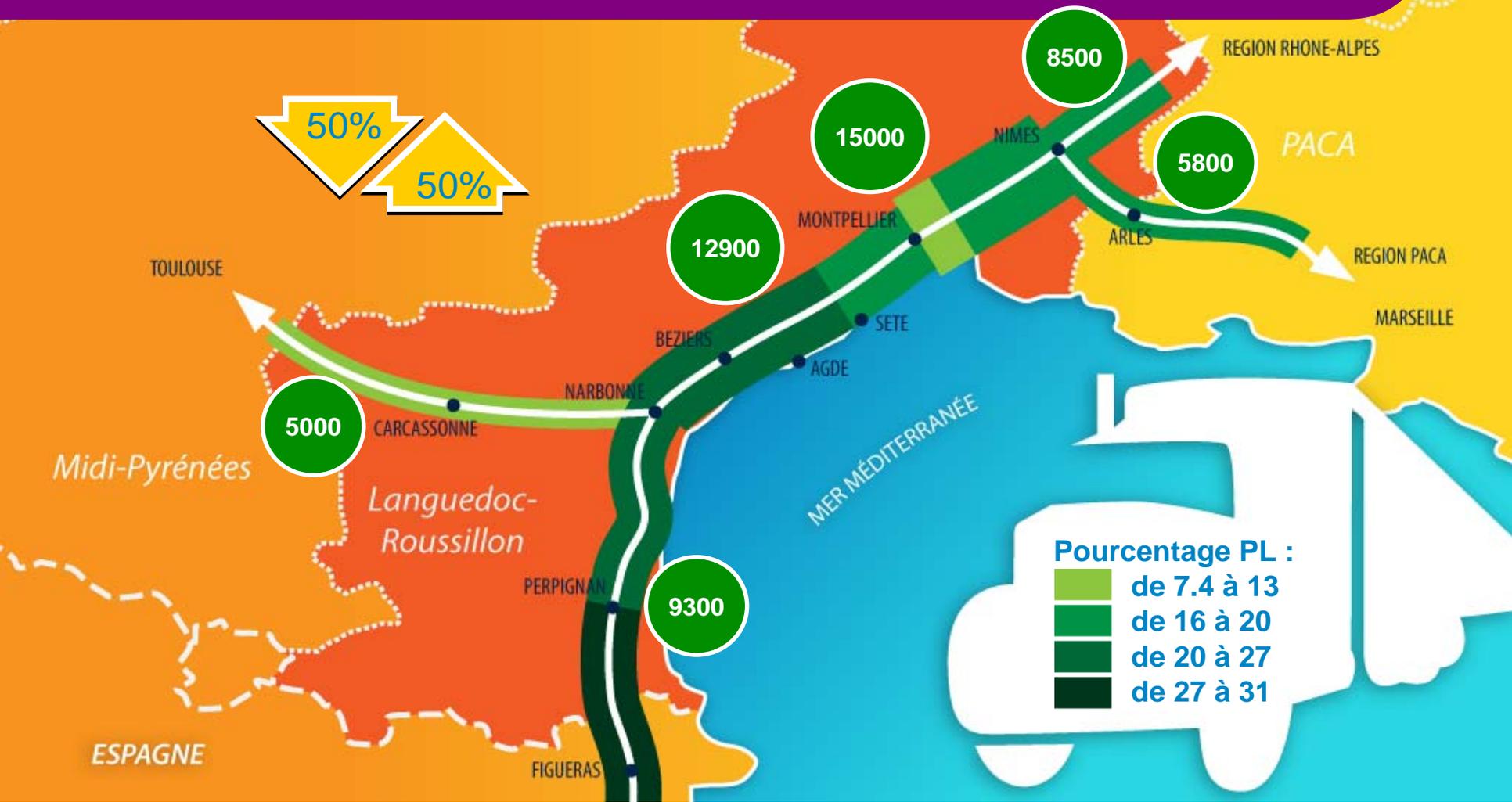


233

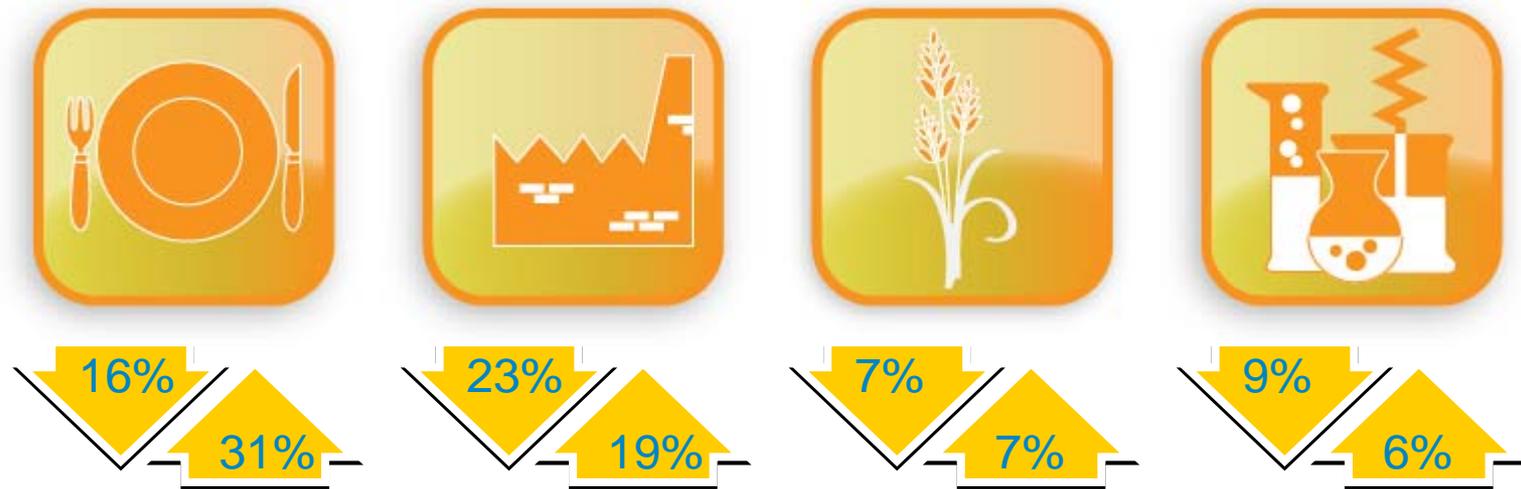
ESPAGNE

FIGUERAS ●

Transport routier : trafic PL / jour (2005)



Transport routier : Typologie des marchandises par sens (2007)



Transport ferroviaire : circulations par jour



Les différentes techniques de transport ferroviaire de marchandises

Transport Conventionnel



Transport Combiné



Autoroute Ferroviaire



28%



21%



11%



15%

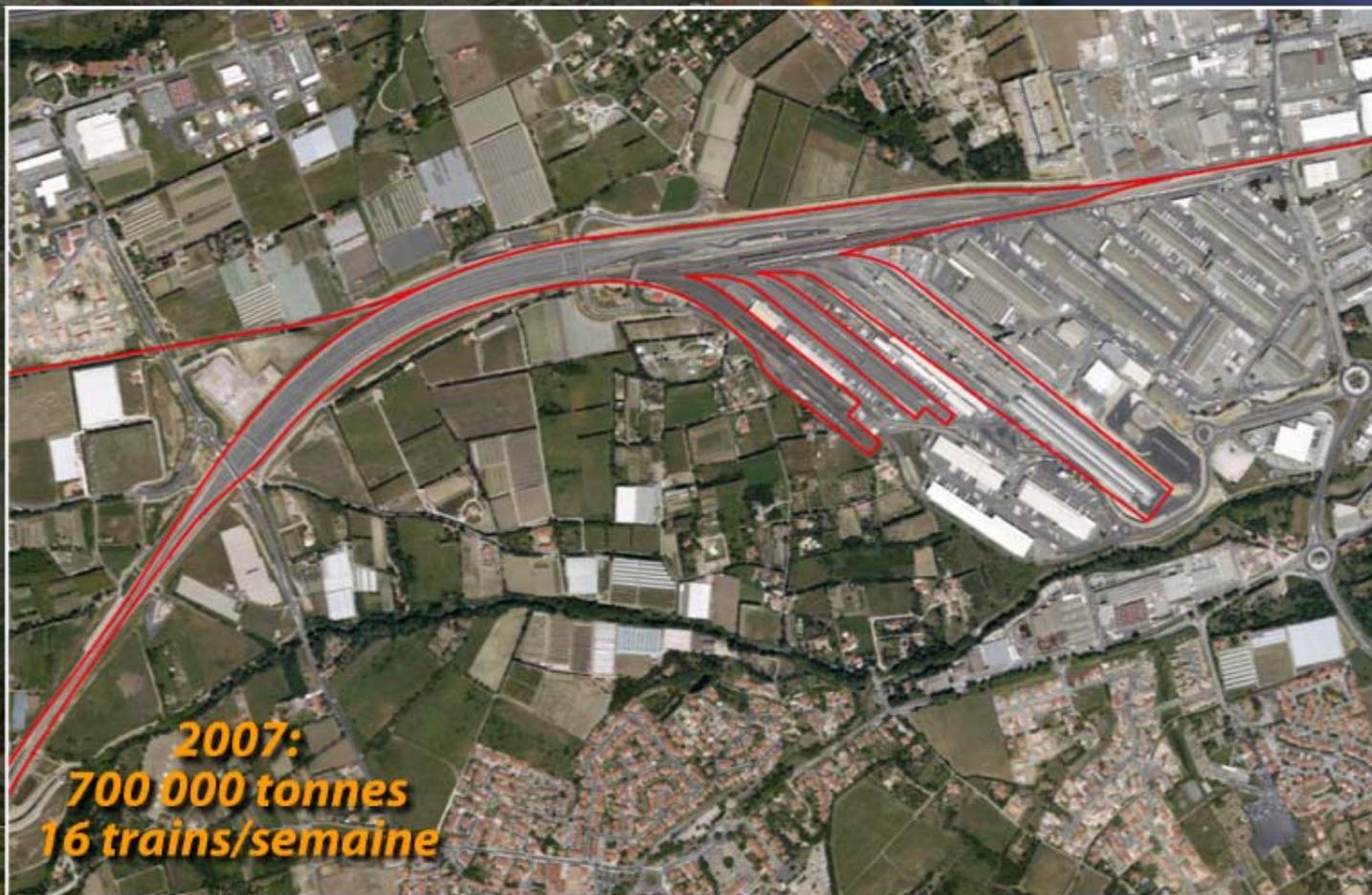
Transport ferroviaire dans les Pyrénées Orientales



Rivesaltes



ITP Saint-Charles



Le Boulou



Cerbère



Echange avec la salle sur le diagnostic



Le devenir du transport de marchandises

Réponse des participants



Perspectives portuaires : Sète

- 200 M€ d'investissements : modernisation des infras et des superstructures
- Faire de Sète un port de dimension internationale, avec de bons pré/post acheminements, tous modes terrestres
- 100 M€ d'investissements sur la voie d'eau
- investissements pour les accès routiers
- investissements pour les accès ferroviaires
- Port en eaux profondes, donc objectif d'attirer des feeders de grandes capacités (Tanger-Med par exemple)
- Développement de partenariat commercial et technique avec d'autres ports (Savone, ??)
- Marchés visés : les hydrocarbures restent le fond de commerce du port, l'agroalimentaire en vrac solide (2 industriels sur le port : trituration et engrais), les marchandises diverses (voitures, fruits, conteneurs) qui devraient augmenter
- 2 projets structurants :
 - Terminal fruitier, 500 000 tonnes, 2011
 - Projet de chantier de TC : objectif de 300 000 EVP à l'horizon 2016. Partenaires visés = ports de Marseille et Barcelone. Achat d'un portique (8 M€, réception en mars 2011)
- Hinterland visé = sud-ouest, VRAL (jusqu'à Pagny, Chalon/Saône, par la vde).

Eléments recueillis pendant l'atelier

Perspectives portuaires : Port-La-Nouvelle

- **Projet d'investissements porté par la Région, pour accueillir des entreprises dans la zone portuaire**



Eléments recueillis pendant l'atelier

Perspectives portuaires : Port-Vendres

- Spécialité très marquée sur les fruits et légumes, car productivité et réactivité très forte, appréciée par les armateurs
- Entrée maritime du MISC
- Depuis 3-4 ans, réaménagements faits afin d'améliorer la productivité du port, avec extension du terminal fruitier (12 000 m² d'entrepôts frigo) et un quai roulier
- Projet à 2-3 ans = construction d'une 3^{ème} quai pour les F&L, qui viendra renforcer les 2 autres quais. Ouverture vers le Maroc.
- Projet de développer l'intermodalité (notamment le fret ferroviaire) par la réactivation de l'embranchement existant. Les voies ferroviaires vont être rénovées. Le port envisage de chercher un opérateur ferroviaire qui tirera les trains du port.
- Articulation avec le MISC pour les trafics ferroviaires : Sur certains produits (bananes) : possible de faire un train entier par semaine directement de Port-Vendres. Pour les autres trafics, les F&L devront partir du MISC en ferroviaire
- Hinterland : Europe Nord et Est, et grosses exportations vers l'Italie
- Trafic 2008 = 350 000 tonnes
- Capacité maximum = 450 000 tonnes

Eléments recueillis pendant l'atelier

Perspectives portuaires : Barcelone

- Rappel = 25% des trafics de l'Asie vont en Méditerranée (contre 75% sur les ports de l'Atlantique)
- Complémentarité importante entre les petits ports (avec opportunités) et les grands ports
- l'augmentation du carburant représente une opportunité pour les ports de la Méditerranée car le coût du fret maritime va augmenter fortement
- Le développement des ports de la Méditerranée doit s'appuyer sur le développement de fonctions/sites logistiques sur l'arc méditerranéen (avec mises en relation avec les ports, et organisation de la distribution sur la longue distance)
- Il faudra donc séparer la fonction « traction ferroviaire » de la fonction « commercialisation du produit ferroviaire en porte-à-porte » par des opérateurs logistiques
- Autre opportunité = développer la valeur ajoutée dans les zones logistiques en relation avec les ports d'importation (à proximité ou en relation directe), pour adapter les produits importés aux différents marchés nationaux en Europe

Eléments recueillis pendant l'atelier

Perspectives routières



Pas d'éléments recueillis pendant l'atelier

Perspectives du transport ferroviaire de marchandises



Pas d'éléments recueillis pendant l'atelier

Développement des plates formes logistiques



Perspectives : CERBERE / PORT BOU

- Environ 90% de l'activité de Transfesa = autos et pièces auto
- La LN n'est pas un concurrent de Transfesa car Transfesa opère des trains entiers de bout-en-bout, au départ d'une ITE à écartement ibérique en Espagne
- Le format des trains espagnols est de 450 m, donc équivalence 3 trains espagnols pour 2 trains UIC
- Avenir peu optimiste selon Transfesa
- Le développement de l'activité de Transfesa est lié à la vitalité du développement des ITE espagnoles
- L'adaptation des entreprises espagnoles à l'écartement UIC n'est pas certaine (coût élevé d'adaptation du matériel et des ITE, pour un gain difficilement estimable)
- Les entreprises espagnoles privilégient d'avantage la fiabilisation des acheminements
- Les 2 itinéraires (via Port Bou et via TP Ferro) ne seraient pas en concurrence. TP Ferro travaille en partenariat avec le port de Barcelone
- 3^{ème} rail entre Perpignan et Port Bou :
 - ➔ est à l'étude par l'ADIF.
 - ➔ Mais les gares espagnoles sont à l'écartement ibérique, donc le dvpt du schéma UIC en Espagne nécessitera du temps.
 - ➔ Seules quelques grandes entreprises réfléchissent à un basculement vers l'UIC

Eléments recueillis pendant l'atelier

Perspectives : LE BOULOU

- Le site du Boulou est spatialement limité
- Étude de requalification en cours, qui devrait permettre d'éclaircir sur les pistes de développement potentielles

Éléments recueillis pendant l'atelier

Perspectives : CTC PERPIGNAN St CHARLES

- Capacité du CTC est de 2 millions de tonnes (environ 12 à 15 trains/jour de 750 m)
- La mise en service des installations neuves n'est pas encore faite
- Fort potentiel naturel du trafic F&L (volume très faible actuellement) si le service est adapté (horaires et fiabilité)
- Le service Roussillon Express va être mis en place (Paris). Autres projets à court terme pour le TC : Lille, Nancy et la Bretagne
- A propos de la concurrence avec des sites envisageables au sud des Pyrénées : la massification est très forte sur le site de St-Charles, liée au rôle des acteurs du MISC notamment. Donc difficile à envisager ailleurs.

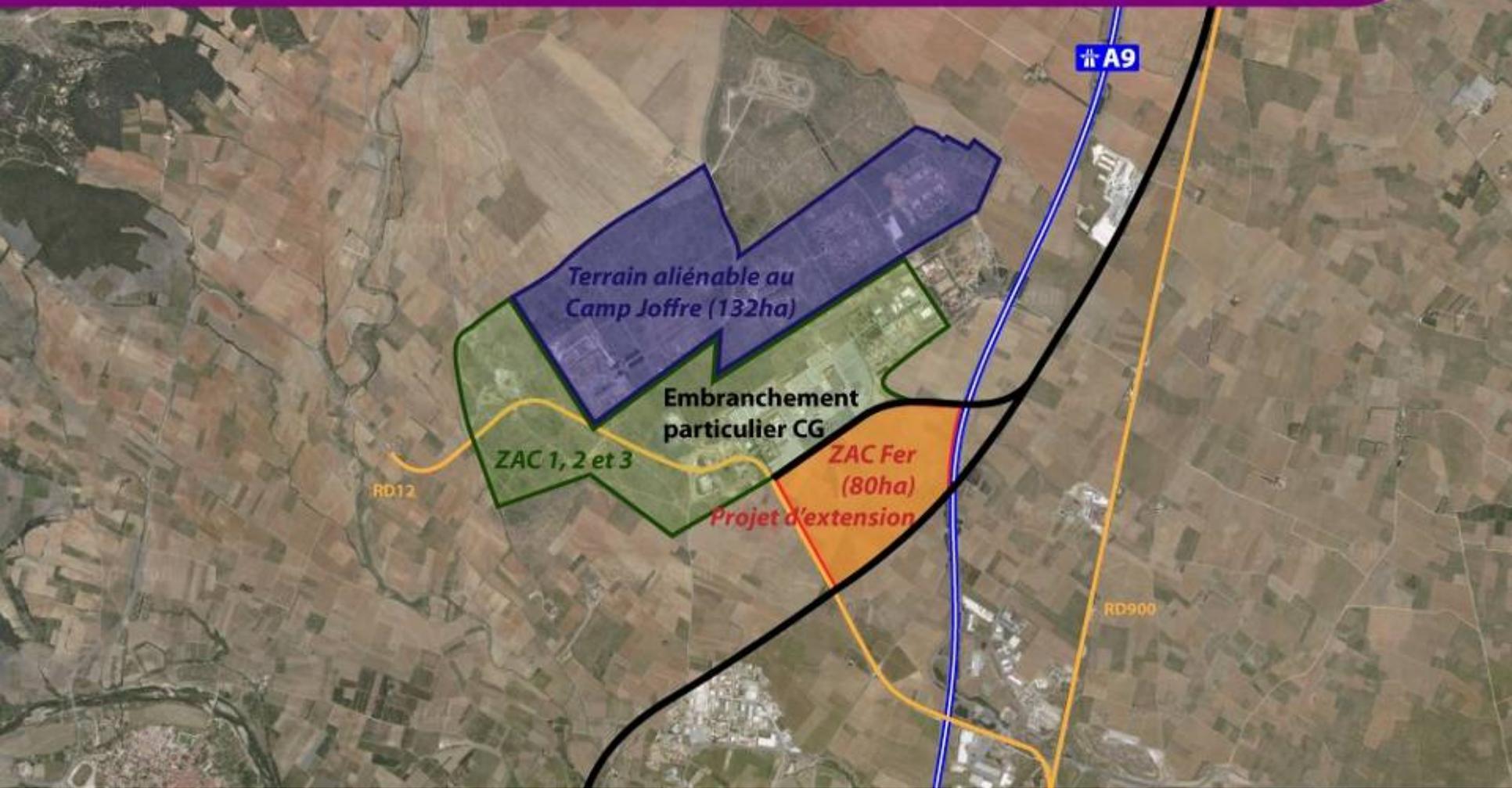
Eléments recueillis pendant l'atelier

Perspectives : RIVESALTES

- Walon France = Le trafic ferroviaire de Rivesaltes est dépendant des choix modaux des constructeurs automobiles, qui privilégient de plus en plus la route puis le mode maritime, et ensuite seulement le mode ferroviaire.
- Trafic actuel ferroviaire Walon France = 3-4 wagons isolés par semaine
- TCPF :
 - ➔ 22 juillet 2010
 - ➔ Pour rappel = 150 000 tonnes de pdts de carrière et 150 000 tonnes de ballast dans le passé, par le fer
 - ➔ Difficultés :
 - la prise en compte de l'OFP par les exploitants ferroviaires (notamment les interfaces pour les échanges)
 - Le modèle économique pour les petits lots de wagons.
 - Enjeux = Il faut donc trouver une synergie avec les entreprises ferroviaires

Éléments recueillis pendant l'atelier

Zone d'activité de Rivesaltes



RFF : Etude d'une plate forme AF

- Objectifs de l'étude

- ⇒ RFF a étudié la faisabilité de l'implantation d'une plate-forme en Languedoc-Roussillon

- Données d'entrée de l'étude

- ⇒ Hypothèse d'une offre de service de 20 A/R jour
- ⇒ Services AF cadencés à l'heure
- ⇒ Phasage de la plate-forme : 10 A/R puis extension pour traiter 20 A/R
- ⇒ Service non accompagné exclusivement (Le Boulou-Bettembourg)
- ⇒ Voie de 750 m pour traiter une rame entière
- ⇒ Techniques envisagées : Modalhor

Schéma de principe d'une plate-forme d'AF

- **Hypothèses**

- ⇒ Voie de 750 m sur plate-forme
- ⇒ Double voie pour entrer sur la PF (aucune manœuvre sur RFN)
- ⇒ Raccordement au RFN avec passage dénivelé

- **Schémas d'exploitation**

- ⇒ Plate-forme pour 10 A/R Modalohr
- ⇒ Plate-forme pour 20 A/R Modalohr
- ⇒ Principe d'implantation (2 sites étudiés)



Schéma d'exploitation 10 A/R

Configuration De la plateforme	Dimensions (en mètres)	Temps de traitement d'un train de 750m	Nombre de trains de 750m traités par jour	Avantages	Inconvénients	Investissement ferroviaire (en comparaison avec l'existant du Boulou)
Système Modalhor / Système non accompagné						



- 2 voies de 750m de chargement / déchargement
- 1 voie de retour marchandise (750m)
- 2 Sas machines

850 x 222
(hors décalage et implantation par rapport aux VP)

1h 35

20

- Longueur réduite de la plateforme
- Traitement de 2 rames simultanément
- Rentrée directe sur les voies de chargement / déchargement : pas de manœuvre supplémentaire

N'accepte que très peu d'aléas de circulation (15 min/h de flexibilité d'exploitation)

- Aménagements d'infrastructure de chargement / déchargement sur 2 voies de 750m.
- 2 voies nécessitent des investissements lourds en terme d'infrastructures de la voie (zonage, enclenchement avec la signalisation des voies principales)

Voies de chargement / déchargement

Occupation des voies de la plateforme Modalhor au fil de la journée

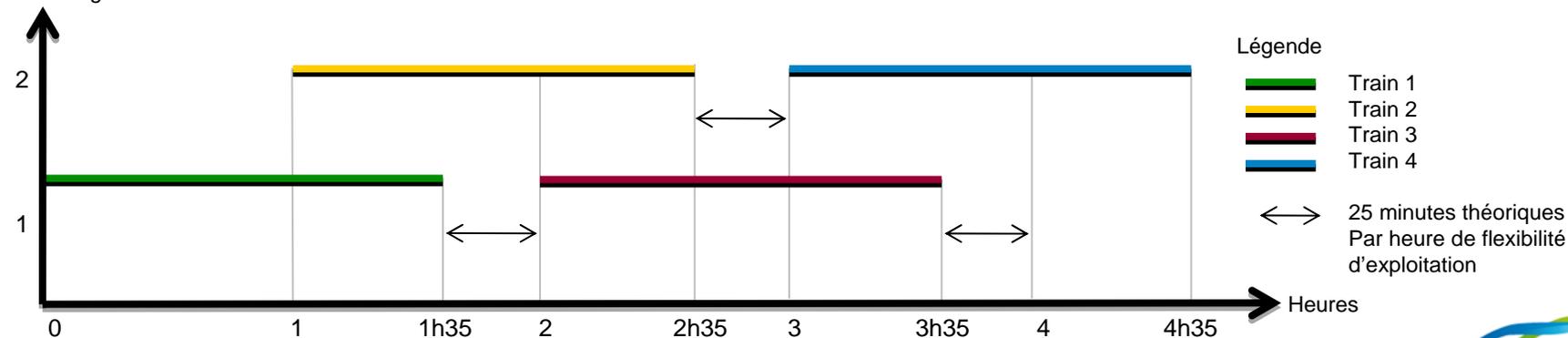


Schéma d'exploitation 20 A/R

Configuration
De la plateforme

Dimensions
(en mètres)

Temps de
traitement
d'un train
de 750m

Nombre de
trains de
750m traités
par jour

Avantages

Inconvénients

Investissement ferroviaire (en
comparaison avec l'existant
du Boulou)

Système Modalhor / Système non accompagné



- 3 voies de 750m de chargement / déchargement
- 1 voie de retour marchandise (750m)
- 3 Sas machines

850 x 328
(hors décalage
et implantation
par rapport aux
VP)

1h 35

20

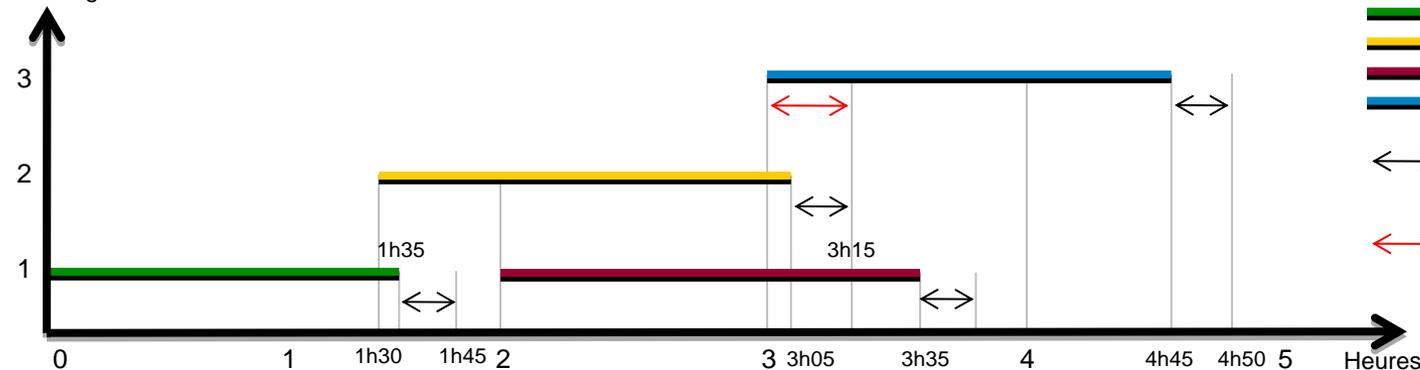
- Longueur réduite de la plateforme
- Traitement de 3 rames simultanément
- Suppression des manœuvres (excepté l'écartement de la machine)
- Absorption des aléas d'exploitation
- Seule la locomotive de ligne intervient sur site

Equipement
d'une 3eme
voie de
chargement /
déchargement

- Aménagements d'infrastructure de chargement / déchargement sur 3 voies de 750m.
- 3 voies nécessitent des investissements lourds en terme d'infrastructures de la voie (zonage, enclenchement avec la signalisation des voies principales)

Voies de chargement /
déchargement

Occupation des voies de la plateforme Modalhor au fil de la journée



Légende

- Train 1
- Train 2
- Train 3
- Train 4



Temps d'inoccupation d'une voie
de chargement / déchargement



Gain de temps permis par la
3^{ème} voie de chargement /
déchargement

Implantation de la plate-forme

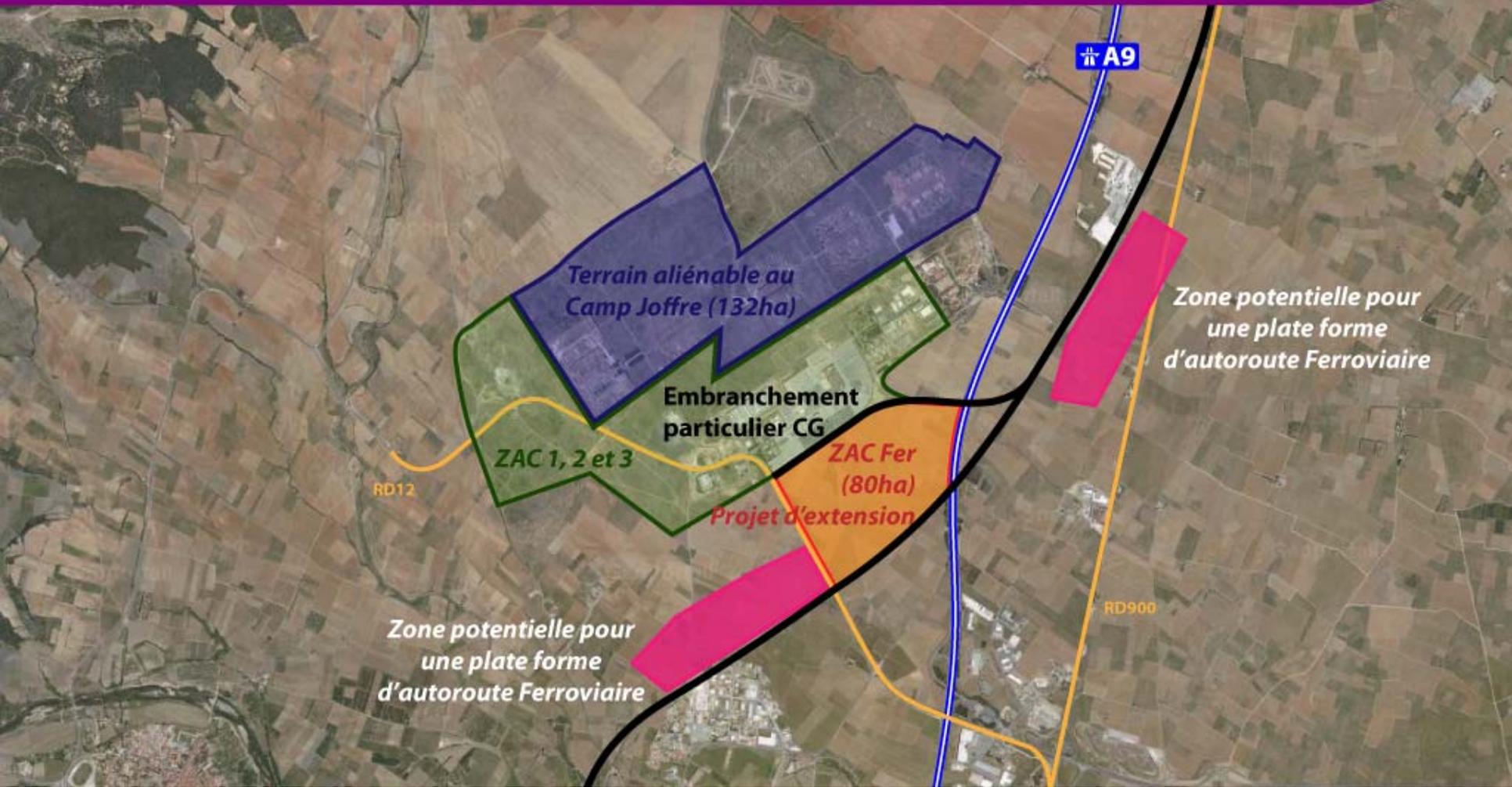


Schéma d'exploitation Le Boulou



SCHEMA D'EXPLOITATION MODALHOR
PAR DEMI-RAME

Conclusions de l'étude

- **Superficie de la plate-forme**

- ➔ Réserve foncière pour la voie d'entrée de la plate-forme non comprise
- ➔ Superficie PF 10 A/R : 210 000 m²
- ➔ Superficie PF 20 A/R : 335 000 m²
- ➔ Sites potentiels peu nombreux en LR
 - => donc nécessité d'anticiper le plus tôt possible



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÄS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSKA
— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN — N
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – N
BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA — FR
OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCES
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HEUSTON

Atelier Transport de Marchandises

6 Octobre 2010

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE