

Ce qu'il faut retenir

L'ensemble des éléments de ce dossier, donne une pertinence économique au dispositif.

Les volets environnementaux et routiers sont d'une importance déterminante pour justifier ce dossier.

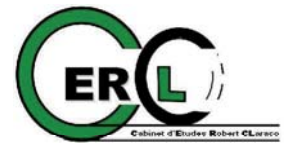
A l'évidence, pour organiser cette composition logistique, il fallait une base d'acquis ferroviaires solides et des moyens matériels déjà disponibles et opérationnels. TPCF maîtrise parfaitement de ces éléments.

Associés à des compétences en réseau les acquis ferroviaires de TPCF sont à même de faire réussir l'opération.

Le seul verrou à lever est le coût de mise à disposition d'un parc de wagons qui est aujourd'hui voué à la destruction sans justification pertinente.

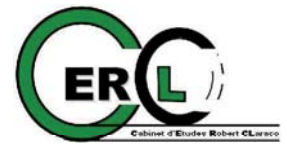
La SNCF est encore positionnée comme privilégiée dans la liste des acteurs potentiels du dispositif.

©26 Octobre 2009



Validation économique

Hors la partie concernant la location du parc de wagons, une fourchette des coûts est déjà disponible et permet de percevoir une proposition commerciale dans des conditions économiques d'intérêt pour le partenaire industriel.



Tonnages annuels

Recapitulatif des tonnages		Tonnage annuel	Cumuls	Distance	Tonnes kilomètres
Traffic vrac					
St Paul de Fenouillet	Chateauroux	14000			
St Paul de Fenouillet	Forbach	7000			
St Paul de Fenouillet	Oiry	7000			
St Paul de Fenouillet	Paulhaguet	14000			
St Paul de Fenouillet	Remoulins	12000			
St Paul de Fenouillet	St Vallier	14000			
			68000	30	2040000
Traffic Pulvé					
St Martin Lys	St Vallier	400			
St Martin Lys	Allemagne	3000			
St Martin Lys	Benelux	3000			
St Martin Lys	Suisse	3000			
			9400	61	573400
St Paul de Fenouillet	Lagnieu	14000			
St Paul de Fenouillet	Puy Guillaume	9000			
			18000	30	540000
			Cumul TK		3153400

Le trafic pulvérulents nécessite un parc spécifique mais pourra être traité en traction en optimisant les sillons du maillon ferroviaire commun Rivesaltes – Portes-lès-Valence.

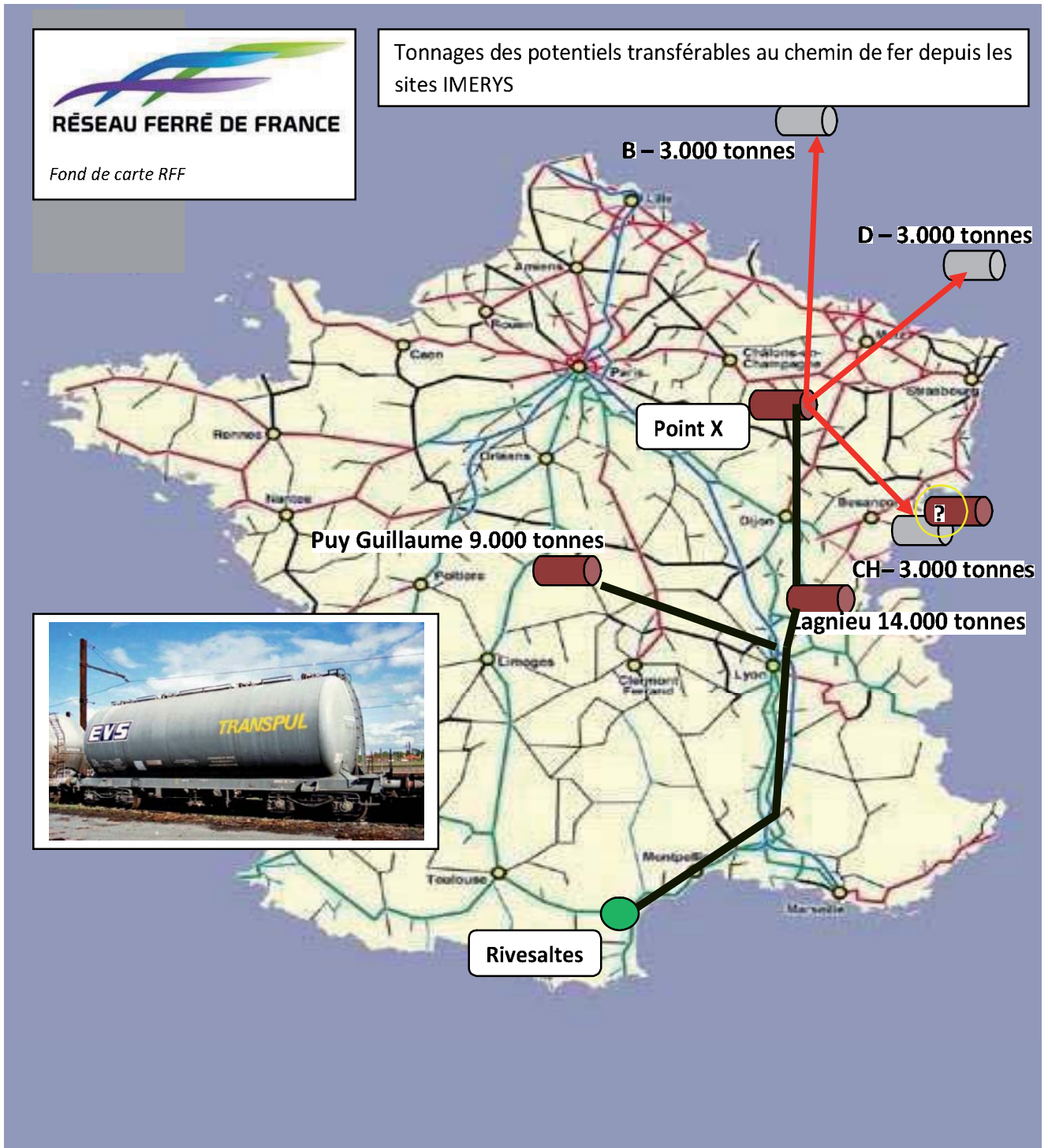
Un point « Tétine » pourrait être envisageable, soit dans l'est de la France, soit à Portes lès Valence. La deuxième solution basse économiserait déjà bon nombre de camions au Sud de Portes lès Valence.

Ces 102.000 tonnes remises sur rail économiseraient, par sens, 4080 véhicules annuels sur la portion Remoulins – St Paul de Fenouillet et 3600 véhicules entre Remoulins et Portes lès Valence.

Ce trafic représente avec les allers et retours 8160 véhicules lourds par an sur la section Rivesaltes – St Paul de Fenouillet. TPCF offre donc la possibilité de basculement modal d'un trafic très significatif de la route vers le rail.

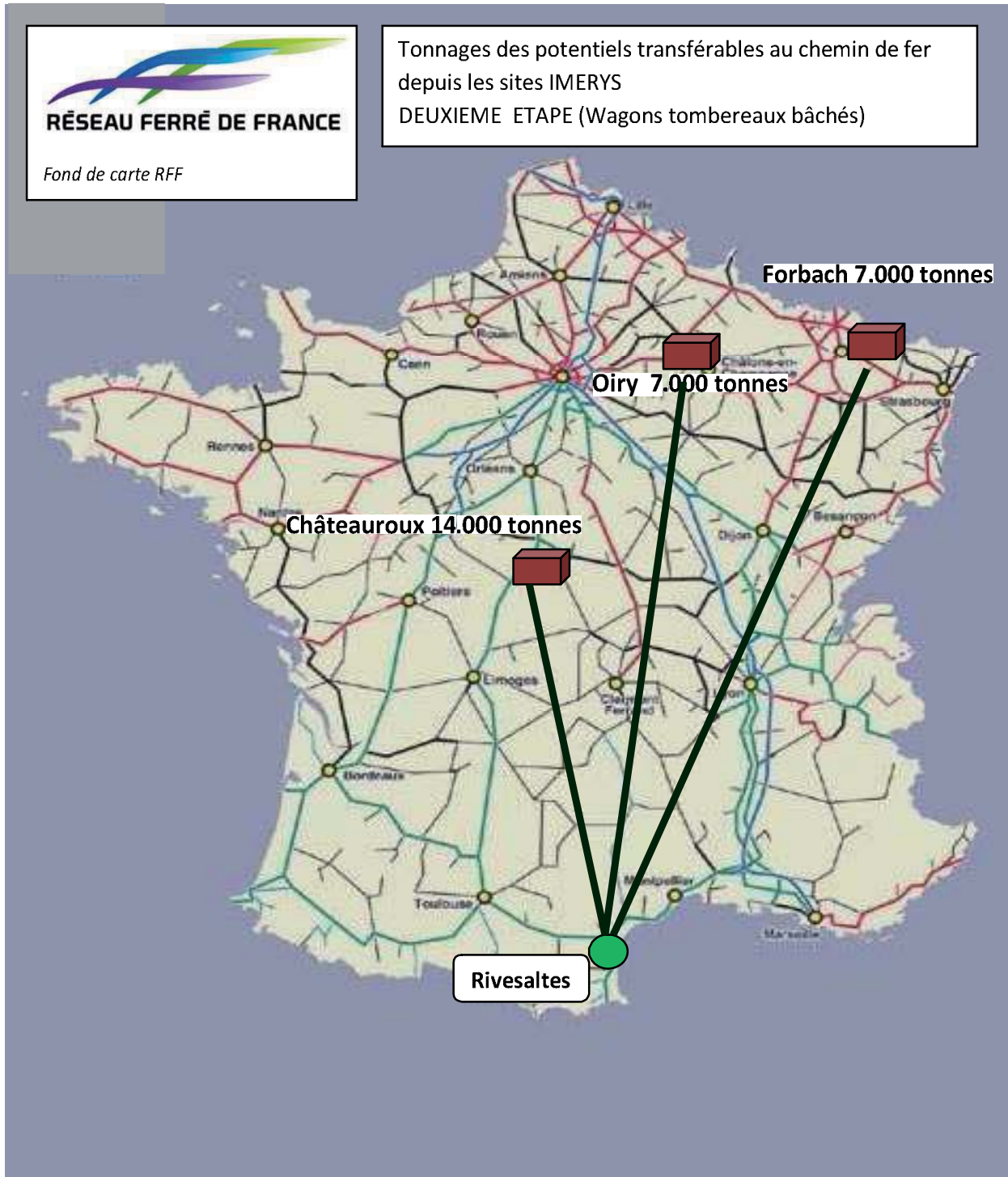


Trafics en wagons pour produits pulvérulents





Trafic pour wagons tombereaux : Deuxième étape



Ces trafics pourraient être organisés avec le même parc de wagons que la première tranche en jouant sur le stock de Portes lès Valence.

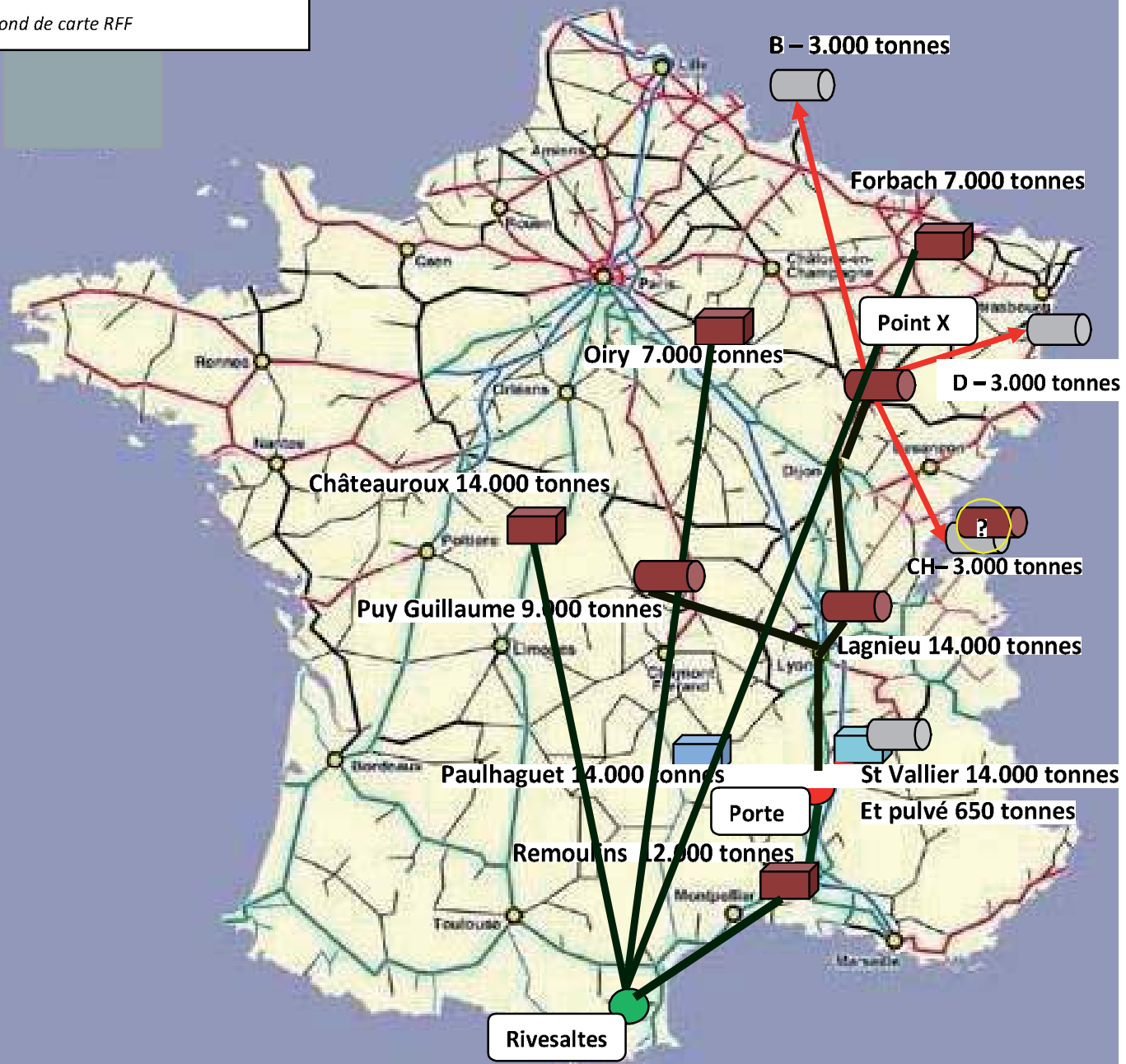


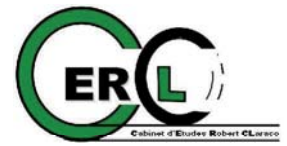
Trafic pour wagons tombereaux : Première étape












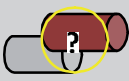


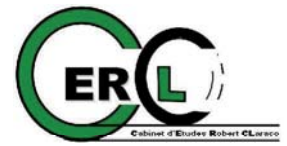
Tonnages des potentiels transférables au chemin de fer depuis les sites IMERYS de la ligne Rivesaltes – St Martin Lys





Carte globale des trafics et légende

Tableau des légendes	
	Wagons tombereau à toit débâché blés livrés directement sur site de réception.
	Chargements repris par camionnage depuis les wagons tombereaux sur un site de transfert vers la destination finale
	Wagons pulvérulents livrés directement sur site de réception
	Chargement repris par camionnage depuis wagon pulvérulent et livré par citerne routière chez le destinataire final
	Partie ferroviaire des acheminements
	Partie routière des acheminements
	<p>Base de massification ferroviaire expéditrice.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de recevoir et d'expédier des wagons isolés depuis l'installation d'Espira de l'Agly. • Possibilité d'approcher par fer les produits pulvérulents depuis les sites industriels IMERYS pour transfert sur route en particulier vers l'Espagne.
	Base intermédiaire logistique de Porte-lez-Valence, assurant le transfert rail-route et le stockage tampon de produits
	Base de transfert wagon-camion pour les produits pulvérulents. Localisation à déterminer en fonction des impératifs des livraisons pour la Suisse
	Possibilité de livraison directe par fer à étudier pour la Suisse
Paulhaguet 14.000 tonnes	Tonnage annuel livrable uniquement après transfert routier (Texte en lettres rouges)
Remoulins 12.000 tonnes	Tonnage annuel à livrer sur wagon (Texte en lettres noires)



Dans le cas d'espèce du TPCF et d'IMERYS, il est très clair, que le dispositif ne tient que par l'habileté de TPCF à avoir mis patiemment en place les bases structurantes de l'activité fret, à savoir :

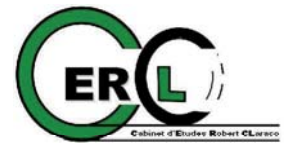
- Des hommes formés au chemin de fer
- Des moyens de traction cumulés capables d'assurer l'activité
- Des règles strictes de sécurité permettant de garantir l'exploitation

Ce capital très important ne saurait être contre carré par l'impossibilité d'obtenir un parc de wagons à des conditions de marché.

Cet ensemble d'éléments valide un compte d'exploitation réaliste qui a convaincu le partenaire IMERYS de faire à nouveau un essai de transport par chemin de fer.

Seules ces conditions réunies, font qu'aujourd'hui TPCF est à même de proposer le démarrage d'une activité fret locale.

Il faut noter que sans TPCF, l'infrastructure Rivesaltes – St Martin Lys ne sera plus active pour bien longtemps.



Flux et des étapes successives de mise en œuvre.

Les cartes proposées reprennent trois modules de services qui pourront s'enchaîner pour assurer une cohérence de développement de l'activité tout en répondant à l'ensemble des besoins recensés.

La première carte reprend globalement l'ensemble des trafics.

Une table de légendes détaillée permettra de comprendre les dispositifs phase par phase.

Les deux premiers volets concernent des transports en wagons tombereau bâchés. Ces wagons dont certains encore sur la ligne sont menacés de destruction pour diminuer l'assiette de la taxe professionnelle de France Wagon, filiale de la SNCF.

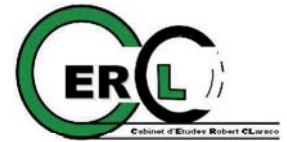


Il serait intéressant de monter un dispositif permettant à TPCF d'obtenir les wagons chez SNCF dans des conditions économiques d'intérêt.

Il est précisé que TPCF saurait faire l'entretien de la partie bâchée qui sont les points délicats qui posent de gros problèmes de suivi et de coûts à la SNCF.

Le Département des Pyrénées Orientales et la Région Languedoc Roussillon, vu les enjeux et le peu de capital que représente un investissement en wagons, sauront trouver un dispositif cohérent permettant de répondre à des enjeux majeurs (Prêt relai ou mise à disposition).

A titre d'exemple, dans le Puy de Dômes pour une opération similaire, le Président du Conseil Général s'est engagé à reverser à un éventuel opérateur ferroviaire, le budget dégagé en entretien d'infrastructures routières par le basculement modal vers le fer.



Cohérence logistique

Le Cabinet a proposé lors des premières réunions un transit de volumes sur une plateforme logistique en vallée du Rhône.

En l'occurrence, le Directeur du Port de Portes-Lès-Valence a répondu favorablement et rapidement. Une rencontre a été organisée entre TPCF, IMERYS et le Directeur du Port à Caudiès de Fenouillèdes.

Le port est d'accès direct depuis le réseau RFF et en particulier depuis le triage adjacent.

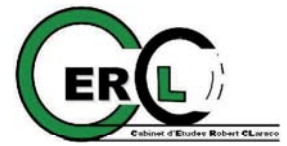
Sur le port, un stock tampon de trois produits multi clients serait assuré afin, soit de rattraper un dérèglement ferroviaire, soit de libérer une rame sur une semaine pour une autre mission.

La cohérence des propositions du plan de transport ferroviaire a été validée par quatre opérateurs ferroviaires :

1. Fret SNCF
2. VFLI (Via Portes lès Valence)
3. Naviland
4. ECR



Ce faisceau de cohérence permet de proposer les schémas suivants sur trois volets



Une cohérence renforcée autour du ferroviaire

Le client a longuement évalué les propositions globale et après avoir été rassuré sur les compétences du Cabinet en termes de maîtrise :

1. Produits vrac et pulsés
2. Connaissance marché
3. Maîtrise des manutentions des produits
4. Maîtrise des modes routiers et ferroviaires
5. Connaissances des coûts unitaires
6. Disponibilité d'un réseau de prestataires

Ces conditions réunies ont permis de monter une première approche technique et économique du dossier.

Caractéristiques des trafics

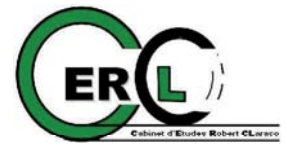
Des trafics identifiés comme massifs, répétitifs et réguliers ont pu être identifiés moyennant un aménagement des circuits logistiques.

Le développement de ces circuits est proposé en trois étapes successives enchaînées qui pourront ainsi assurer un développement ferroviaire sur plusieurs années.

Ces trafics concernent des produits devant utiliser des matériels spécifiques sur des ressources naturelles très ciblées qui ne sont pas « délocalisables » et offrent ainsi une garantie à long terme qui conforte Imerys sur son marché.

Par contre ces produits sont en concurrence frontale et notre démarche a révélé une concurrence Turque très agressive pouvant remettre en cause les volumes traités sur les sites de l'Aude et des Pyrénées Orientales.

Ces pertes de tonnages pourraient remettre en question certaines implantations.



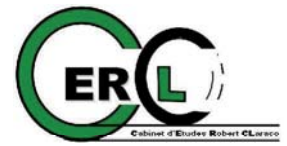
Au niveau des compétences, le sérieux des dirigeants de TPCF est à l'origine de cette reprise de dialogue ferroviaire. **En outre, le client et partenaire IMERYS, souhaite un interlocuteur unique qui serait TPCF. En effet pour ces trafics car il attend réactivité et prise en compte de ses observations, ce que ne savait plus faire Fret SNCF depuis de nombreuses années.**

Dans ce cadre TPCF sera le prestataire intégrateur de l'ensemble du dispositif et donc le tractionnaire longue distance ferroviaire sera sous traitant de TPCF.

Cette disposition donne un poids économique considérable à TPCF.

Des rendez vous ont été organisés avec Réseau Ferré de France qui a validé les compétences du service piloté par TPCF pour faire rentrer le dispositif dans la réglementation adaptée visant à promouvoir les opérateurs de proximité.

Dès lors, le Cabinet CLARACO ayant les assurances de cette validation par RFF, de la confiance du client partenaire et ayant vérifié les compétences de TPCF, pouvait s'engager à faire intervenir son réseau pour activer le fret ferroviaire.



Cette double activité permettrait d'optimiser les moyens de traction et d'embaucher du personnel supplémentaire.

Hélas pour des raisons diverses IMERYS n'a plus souhaité faire confiance à Fret SNCF et ce trafic serait traité par route dès 2010. Les conséquences seront doubles :

1. 280 allers et retours de camions annuels supplémentaires
2. Fin de l'utilisation commerciale de l'infrastructure depuis Rivesaltes

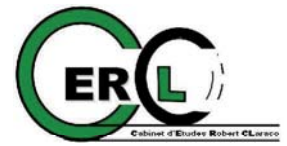
C'est donc dans ces circonstances que TPCF a cherché à reprendre en main ce dossier en se posant en interlocuteur alternatif à Fret SNCF.

Appuyé par le Cabinet Claraco, le client IMERYS a compris toute la maîtrise des acteurs et a développé des discussions en termes de partenariat.

Au niveau des moyens ferroviaires, le client connaît parfaitement la situation et sait que la traction ferroviaire est déterminante sur un tel dossier.

TPCF qui dispose de six locomotives et est donc suréquipé pour assurer les prestations locales a confirmé sa capacité d'opérateur ferroviaire local.





Donner une alternative longue distance au mode routier

C'est avec beaucoup d'intérêt que les industriels ont découvert qu'il existait une alternative ferroviaire crédible pour suppléer les dessertes SNCF.

A ces fins, plusieurs réunions ont été nécessaires pour esquisser les services et les coûts.

Tout d'abord, les moyens du TPCF ont été présentés.

Il a fallu ensuite valider les coûts et surtout trouver les éléments récepteurs distants assurant les services cohérents avec les souhaits du client.

La solidité des moyens du TPCF qui assurent la confiance du client

Paradoxalement ce développement a été initié par la SNCF qui a répondu conjointement avec le TPCF à un appel d'offres de transports lancé par IMERYYS.



Cet appel d'offres concernait 7000 tonnes annuelles à transporter de ST Paul de Fenouillet à Forbach. Il a permis au TPCF de confirmer la pertinence de ses savoirs faire.

Pour cela, il fallait valider la faisabilité économique de l'opération sur la zone locale. A ces fins une extrapolation comptable a été commandée.



SARL TPCF

Prévisionnel d'activité

Le Cabinet comptable a validé la pertinence économique de l'opération et tout l'intérêt en termes de productivité d'étendre l'activité du train touristique au transport de fret ferroviaire.



Tarifs Aller/Retour	Adulte	Enfant	Personne à mobilité réduite
Forbach Espira (aller-retour)	€ 18,50	€ 10,00	€ 51,00
Forbach Espira (aller-retour) - St Paul de T	€ 11,50	€ 6,00	€ 31,00
Forbach - St Paul de T (aller-retour)	€ 13,00	€ 7,00	€ 38,00
Forbach - Estager	€ 18,50	€ 10,00	€ 44,00
Forbach - Forbach (aller-retour)	€ 0,00	€ 0,00	€ 20,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 2 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 3 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 4 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 5 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 6 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 7 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 8 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 9 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 10 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 11 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 12 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 13 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 14 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 15 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 16 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 17 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 18 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 19 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 20 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 21 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 22 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 23 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 24 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 25 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 26 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 27 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 28 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 29 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Forbach - Forbach (aller-retour) - 30 jours	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00

La plateforme d'Espira de l'Agly serait opportune par sa fonction « Tétine » et pourra être le laboratoire test d'un transfert rail-route des produits pulvérulents.

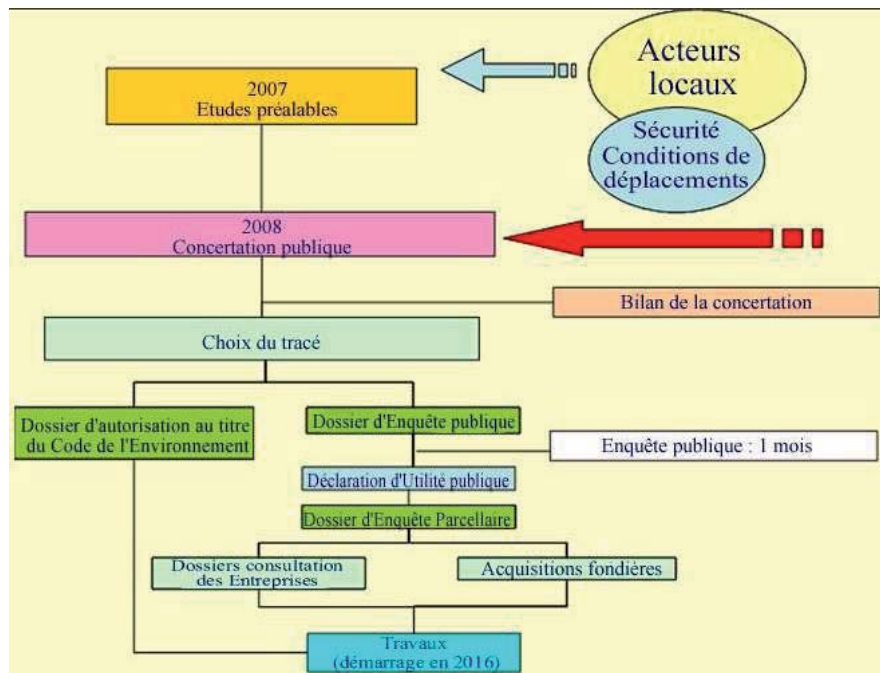
Elle serait un laboratoire pour une solution équivalente dans l'Est de la France qui permettrait de traiter 9000 tonnes annuelles de produits pulvérulents qui effectueraient la majorité du parcours par chemin de fer. Ce point sera traité sur le troisième volet des potentialités.



Duplication du dispositif Espira de l'Agly

Outre cette fonction « Tétine », Espira de l'Agly pourra offrir une solution pour la réception de wagons isolés pour le Département des Pyrénées Orientales.

En effet le site dispose d'une halle de maintenance et d'un quai rail-route qui pourrait permettre de recevoir des wagons récupérés sur des centres de concentration ferroviaire traversés par les trains du volet longue distance évoqué plus loin.

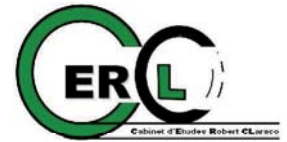


Cette proposition permettrait de positionner une base de chargement décalée à Espira de l'Agly. Cette base à proximité de l'autoroute via le péage de Rivesaltes ferait gagner une journée camionnage et ainsi rendrait plus accessible le coût de transport des produits à longue distance. Cette meilleure ergonomie de la logistique rendant la plateforme de chargement aisément accessible aux camions rendra la compétitivité à ces produits qui sont aujourd'hui concurrencés.

Repositionner un point de chargement sur le vrai passage de l'arc Méditerranéen sera à l'évidence de nature à intéresser les transporteurs qui hésitent à engager des ensembles routiers sur des routes de la vallée de l'Agly dont la configuration n'a pas évolué alors que les chauffeurs ont perdu les qualifications pour ce genre d'itinéraire.

Cette nouvelle situation permettrait de justifier la **limitation du transit des poids lourds entre Estagel et Quillan aux seules dessertes locales.** Les industriels locaux ne seraient pas pénalisés. Cependant, le transit généré par l'itinéraire gratuit d'accès à Luzenac (Ariège) aurait une alternative imposée via Narbonne, Carcassonne et Foix.

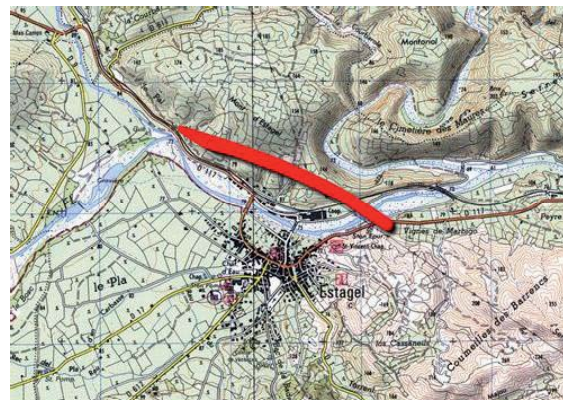
Cette option pourrait permettre d'attendre les contournements d'agglomérations projetés avec sérénité et surtout déchargerait durablement les Gorges de l'Aude.



Repositionner les usines en termes de productivité

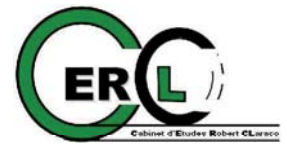
Bien que situées sur une route accédant à l'Arc Méditerranéen, les usines de l'itinéraire St Martin Lys – Rivesaltes imposent une approche routière pénalisante.

En effet, le gabarit de l'itinéraire routier est très contraint et des traversées de village comme Estagel par exemple ou St Paul de Fenouillet sont très délicate pour les croisements non seulement de deux poids lourds mais aussi pour le simple croisement d'un véhicule léger avec un ensemble routier.



Bien que les déviation des villages soient programmés, le terme de 2016 pour le simple démarrage des travaux semble très optimiste. Il est donc intéressant d'envisager l'alternative ferroviaire pour améliorer la sécurité routière.

La première alternative ferroviaire permettrait de charger des produits en poudre dans des wagons citerne au départ de St Martin Lys et de les acheminer sur une installation proche de l'autoroute à Espira de l'Agly. Ce transfert éviterait à de nombreux poids lourds d'emprunter l'itinéraire pénétrant dans les gorges de l'Aude.



Un savoir faire en exploitation de réseau

L'exploitation est la concrétisation d'un savoir faire rigoureux.

En effet si la qualité de l'exploitation, représentée par la ponctualité des trains, est sanctionnée par le développement du marché qui va dépasser les 20.000 voyageurs par an, elle est surtout validée par le sérieux avec lequel les règles de sécurité sont appliquées.

Ce sérieux permet à TPCF d'assurer une exploitation sérieuse et sans faille pour la sécurité. Cette reconnaissance permet à TPCF d'entrer sur les installations de la gare de Rivesaltes. Sur ces installations, TPCF côtoie toutes les entreprises ferroviaires nationales. En outre TPCF cohabite sur sa ligne avec un trafic fret encore assuré par la SNCF. TPCF sait aussi obtenir des autorisations de circulations touristiques avec son matériel agréé sur le réseau principal de RFF vers Port-Bou ou encore Carcassonne dans les conditions réglementaires imposées.

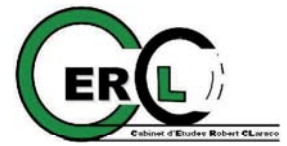


Les justifications de l'intérêt d'une exploitation fret

Ces justifications sont de trois ordres dans lesquels l'intérêt de TPCF est bien le troisième dans la hiérarchisation.

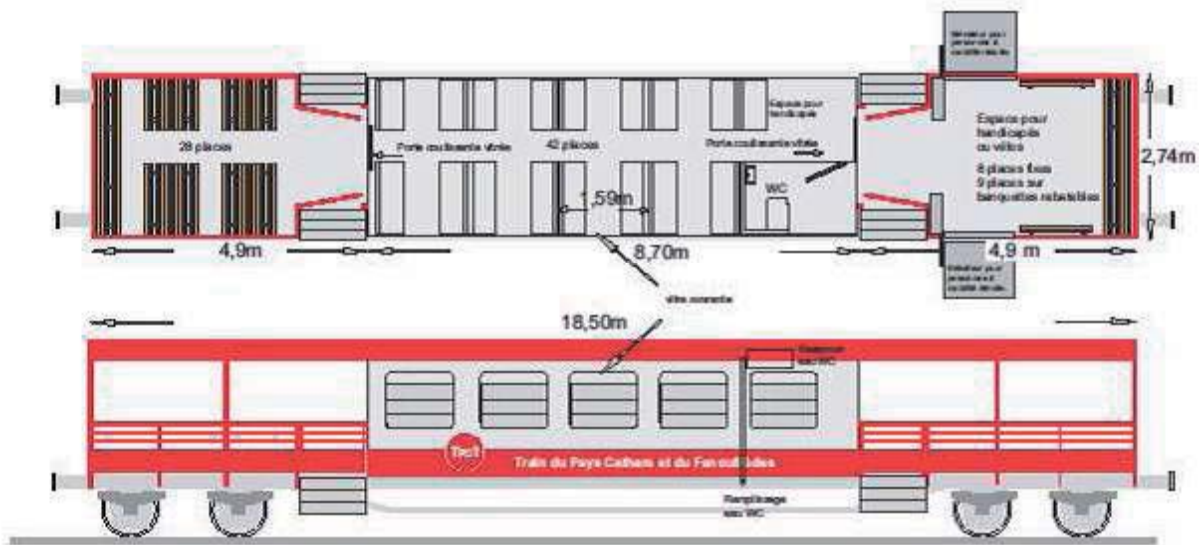
Ces justifications sont donc :

1. Repositionner les usines de la ligne St Martin Lys – Rivesaltes dans une productivité cohérente
2. Donner une alternative au mode routier qui permette de diminuer les trafics lourds et de règlementer le transit dans les gorges de l'Aude
3. Optimiser et mettre en valeur les moyens de TPCF



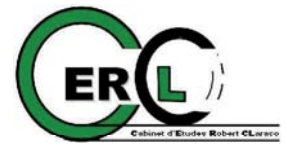
Ce savoir faire est concrétisé par le projet de voiture mixte (baladeuse et à compartiment fermé) qui répond parfaitement à une exploitation permettant le voyage au grand air et un repli intérieur en cas de souci météo.

Cette voiture a été dessinée par TPCF qui a assuré son assistance lors de la construction.



Cette conception s'est concrétisée par la mise en service de la voiture en Septembre 2009.





Depuis les travaux de consolidation de voie jusqu'à la pose d'aiguillages et de voies de services supplémentaires, l'éventail des savoirs montre que cette structure dispose d'un savoir faire enviable. Surtout, les objectifs sont atteints car les personnes formées trouvent un emploi sans difficulté dans les entreprises ferroviaires de renom. En outre cette organisation possède des notions intéressantes qui lui permettent d'entretenir les voies en double champignon de son réseau.

Un savoir en matériel ferroviaire

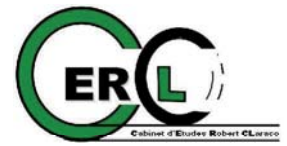
Au niveau de l'organisation de l'activité ferroviaire, la SARL s'est montrée très responsable des moyens et assure des investissements soutenus tout en dégageant un équilibre d'exploitation de l'activité.

Les autorails et de trains sont remis en état par les ateliers du TPCF ce qui démontre le niveau technique des personnels encadrés par le gérant de TPCF, lui-même technicien de haut niveau.

Le TPCF a même construit des plateformes découvertes et dispose d'un stock de pièces détachées de nature à garantir des dépannages immédiats.

Tous les engins livrés au réseau sont préalablement à leur mise en circulation commerciale fiabilisés.





Préambule

La SARL TPCF exploite un train touristique sur la voie ferrée Rivesaltes – St Martin Lys appartenant à Réseau Ferré de France - RFF.

Cette activité a été organisée autour de deux pôles métiers qui sont :

1. L'exploitation du train touristique lui-même
2. La maintenance de la voie au-delà de St Paul de Fenouillet.

Cette coopération astucieuse a été approuvée par l'Europe qui en a assuré une partie des financements, Elle s'articule autour de deux entités qui sont la structure TPCF d'une part et, un atelier relais d'insertion qui assure les travaux de voie, d'autre part.

Il va sans dire que les dirigeants de la SARL TPCF très impliqués à tous les niveaux sont « les sachants » qui pilotent l'ensemble des opérations des deux pôles d'activités.

Un savoir en infrastructure



Ces illustrations permettent d'appréhender des moyens et le savoir faire en termes d'entretien d'infrastructure. Ces acquis sont le cumul d'importantes années d'expérience.

Des moyens impressionnants sont disponibles qui vont de la draine traditionnelle à une grue de secours facilitant les travaux de levage, en passant par une pelle mécanique rail route. L'encadrement efficace permet une spécialisation qualifiante des stagiaires.



Sommaire

Préambule	3
Un savoir en infrastructure	3
Un savoir en matériel ferroviaire	4
Un savoir faire en exploitation de réseau	6
Les justifications de l'intérêt d'une exploitation fret	6
Repositionner les usines en termes de productivité.....	7
Donner une alternative longue distance au mode routier.....	10
La solidité des moyens du TPCF qui assurent la confiance du client.....	10
Une cohérence renforcée autour du ferroviaire.....	13
Caractéristiques des trafics	13
Cohérence logistique.....	14
Flux et des étapes successives de mise en œuvre.....	15
Carte globale des trafics et légende	17
Trafic pour wagons tombereaux : Première étape	19
Trafic pour wagons tombereaux : Deuxième étape.....	20
Trafics en wagons pour produits pulvérulents.....	21
Tonnages annuels.....	22
Validation économique	23
Ce qu'il faut retenir	24



Eric FARGIER



Présentation de l'activité fret St Martin Lys - Rivesaltes



Robert CLARACO Conseil
Avenue de la Gare
09310 LES CABANNES
Tél. 0 561 058 309
Fax. 0 561 052 589
Email: robert@claraco.com

