

Projet d'aménagement d'un Parc industriel et logistique ferroviaire sur la commune de Laluque



Comité Technique de Phase 1
Le 19 Novembre 2015

► Calendrier

- ▶ Etape 1 : Etude de marché
- ▶ Etape 2 : Analyse statistiques
- ▶ Etape 3 : Premiers interviews et potentiels
- ▶ Etape 4 : Diagnostic ferroviaire
- ▶ Prochaine étape

LALUQUE - PARC INDUSTRIEL ET LOGISTIQUE FERROVIAIRE	Octobre				Novembre				Décembre				Janvier				Février				Mars				Avril				
	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
PILOTAGE DE LA MISSION																													
COMITES DE PILOTAGE	★												★								★							★	
PHASE 1 - DIAGNOSTIC FERROVIAIRE																													
Etat des lieux des infrastructures																													
Adaptation et développement ferroviaire																													
Proposition de scénarii ferroviaires																													
Arbitrage, conclusions sur le dispositif																													
Cotech / Copil / Livrables																													
PHASE 2 - AMENAGEMENT DU PARC																													
Analyse et composition du projet																													
Etat des lieux technique et paysager																													
Insertion du projet																													
Elaboration de scénarii d'aménagement																													
Synthèse, choix d'un scénario à retenir																													
Cotech / Copil / Livrables																													
PHASE 3 - APPROFONDISSEMENT																													
Rappel faisabilité technico-économique																													
Précisions, itérations, propositions																													
Cartographie, plans selon projet retenu																													
Cotech / Copil / Livrables																													

Diagnostic de l'existant et potentiel ferroviaire

■ ***Valider le marché éligible et l'outil ferroviaire***

- Analyse des données de l'Etude Eurotrans
- Modélisation des potentiels ferroviaires
- Synthèse, validation du besoin ferroviaire

■ ***Qualifier l'existant en infrastructure ferroviaires***

- Structuration du réseau ferré actuel
- Inventaire des aménagements et équipements
- Diagnostic qualitatif des installations (AFOM)

■ ***Caractériser l'exploitation ferroviaire du site***

- Opérationnalité et performance constatées
- Améliorations et développements à prévoir
- Cibles, investissements et rentabilité envisagés

■ ***Bâtir un diagnostic et proposer deux scénarii***

- Diagnostic : outils, coûts, intérêt, rentabilité
- Proposition de scénarii, argumentaire et arbitrage

Diagnostic de l'existant et potentiel ferroviaire



▶ Calendrier

▶ **Etape 1 : Etude de marché**

▶ Etape 2 : Analyse statistiques

▶ Etape 3 : Premiers interviews et potentiels

▶ Etape 4 : Diagnostic ferroviaire

▶ Prochaine étape

Approche filières

- Lien naturel avec l'existant régional
- Pertinence avec la nature et les pratiques des trafics
- Intérêt partagé entre les flux locaux et ceux en transit



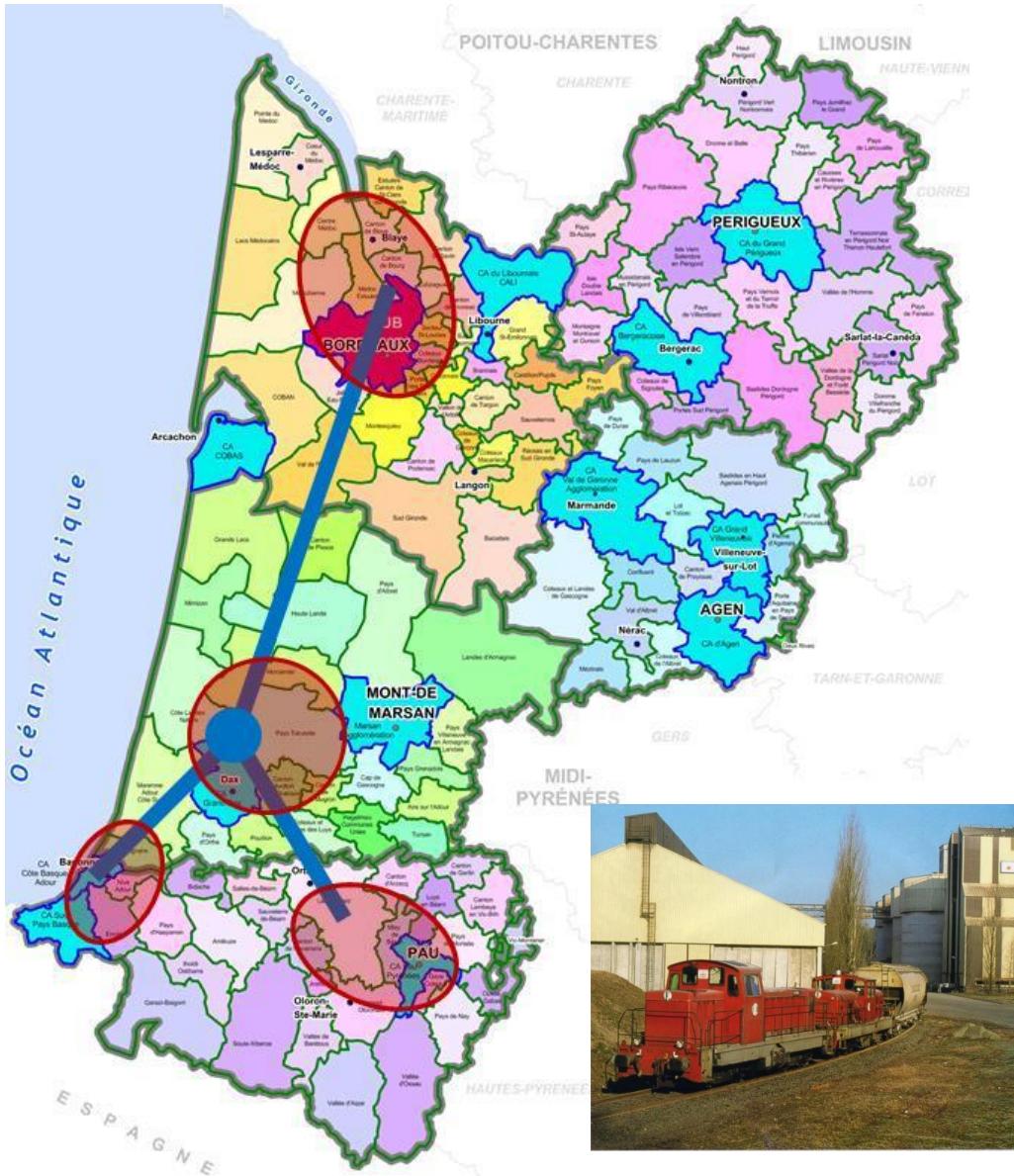
Zone de chalandise

- Règles des 30 à 40 kms et non rebroussement des flux
- Prise en compte de l'économie du transport
- Marchés à vocation régionale, nationale ou internationale

Volumétrie et modélisation

- Analyse des données statistiques et volumes
- Prise en compte des ITE existantes
- Modélisation des flux entrants-sortants
- Plans de transport et économie résultants





4 zones de chalandise

- Pays Tarusate-Adour
- Bassin de Bayonne
- Bassin de Lacq-Tarbes
- Bordeaux

2 typologie de trafics

- Continental
- Maritime

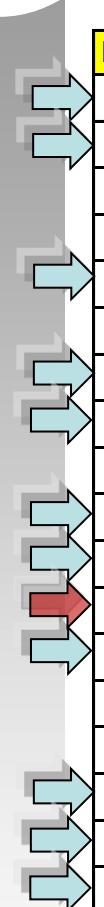
3 types de trafics

- Vrac
- Caisse mobile
- Conteneur

2 natures de flux

- Flux directs
- Flux de consolidation





Ref	Entreprise - Organisation	Activité	CP	Ville
1	EGGER PANNEAUX & DECORS	Bois & Dérivés	40 370	Rion des Landes
2	BIOLANDES	Chimie Verte	40 420	Le Sen
3	SERVARY	Bois & Dérivés	40 151	Angresse
4	SCIERIE ARCHIMBAUD	Bois & Dérivés	79 170	Secondigné/Belle
5	GROUPE DANIEL	Matériaux construction	64 230	Lescar (Pau)
6	CARRIERES LAFAGE-DANIEL	Matériaux construction	40 465	Pontonx sur l'Adour
7	MAÏSADOUR SEMENCES	Agroalimentaire	40 280	Haut-Mauco
8	TEMBEC	Bois & Dérivés	40 400	Tartas
9	SITA	Recyclage déchets	92 092	Paris La Défense
10	GROUPE CHARLES ANDRE	Logistique	40 220	Tarnos
11	PORT DE BAYONNE	Gestionnaire portuaire	64 100	Bayonne
12	SNCF RESEAU	Gestionnaire ferroviaire	33 000	Bordeaux
13	VFLI	Operateur ferroviaire	40 990	St Paul Les Dax
14	EURORAIL	Operateur ferroviaire	B-9320	Aalst
15	SOCORAIL	Operateur ferroviaire	59 000	Lille
16	ADACL 40	Organisations	40 000	Mont-de-Marsan
17	CERTA	Organisations	33 000	Bordeaux
18	CC DU PAYS TARUSATE	Organisations	40 400	Tartas

En cours : CCI, SNCF Réseau, OFP Sud-Ouest

Ref	Activité	Nbr interviews
1	Agroalimentaire	1
2	Chimie verte	1
3	Bois & dérivés	4
4	Recyclage déchets	1
5	Matériaux de construction	1
6	Logistique	1
7	Conteneurs	1
8	Opérateurs	3

Entretiens

- 18 cibles
- 16 contacts
- 11 interviews
- 8 filières représentées

Calendrier

- Du 2 nov au 15 déc 2015

► **Projet structurant**

- GPSO : 420 kms de voies nouvelles LGV
- Voie pure LGV à 320 km/h Bordeaux-Toulouse et Captieux-Laluque
- Voie mixte LGV et fret à 220 km/h entre Laluque-Espagne

► **Etoile ferroviaire Régionale**

- Chantiers de transport combiné : Mouguerre, Hourcade
- Ports maritimes : Bordeaux, Bayonne
- Projet de ferrouillage international : Vittoria (Espagne)



► **Création d'une base fret**

- SNCF Réseau prévoit une fonction de sas fret à Laluque
- Régulation entre trains rapides passagers et trains lents fret
- Stockage des trains de fret lourds en attente de 2de machine

► **Projection de volumes**

- Besoins locaux en trains massifs pour certaines filières
- Potentiels attendus d'environ 15% de part modale (source SNCF)
- Part actuelle de 4%, soit environ 4 MT sur le Sud-Ouest

► **Contraintes d'exploitation**

- Configuration de la plateforme en « cul de sac »
- Usage de la base travaux par SNCF Réseau jusqu'en 2030

► *Besoin d'un « arrière port »*

- Consolidation de trains de fret vers la frontière espagnole
- Massification ou mutualisation de fret vers Mouguerre, Lacq et Bordeaux
- Trafics conteneurs et vrac en hausse régulière
- Congestion routière chronique, urbanisation importante
- Déficit foncier et prix élevé du terrain

► *Nécessité d'une solution multimodale*

- Le port de Bayonne cherche à renforcer son activité hinterland
- Intérêt du réseau ferroviaire existant sur le Bassin de Bayonne
- Création d'un opérateur ferroviaire de proximité
- Identification de plateformes multimodales proches

► *Intérêt marqué pour le site de Laluque*

- Des tests de circulation déjà entrepris Bayonne et Laluque
- Laluque est situé à 70 kms du Port de Bayonne
- Faculté de « port-sec » à exploiter
- Disponibilités foncières importantes, habitat dispersé

► *Enjeu international et stratégie de reconquête*

- Situation au cœur des flux de transports européens
- Constitution d'une Eurorégion avec le Pays Basque Espagnol
- Créditée d'une faible part de fret ferroviaire (2,5%)

► *Opportunités de développement*

- Inscrit dans une stratégie nationale (Objectif OFP, Grenelle, Mobilité 21, ...)
- Contexte et conditions favorables à son développement (Bassin de Bayonne)
- Adhésion de tous les acteurs régionaux et locaux (CR, CD, CCI, ...)
- Des professionnels intéressés (Regiorail, Socorail, etc.)

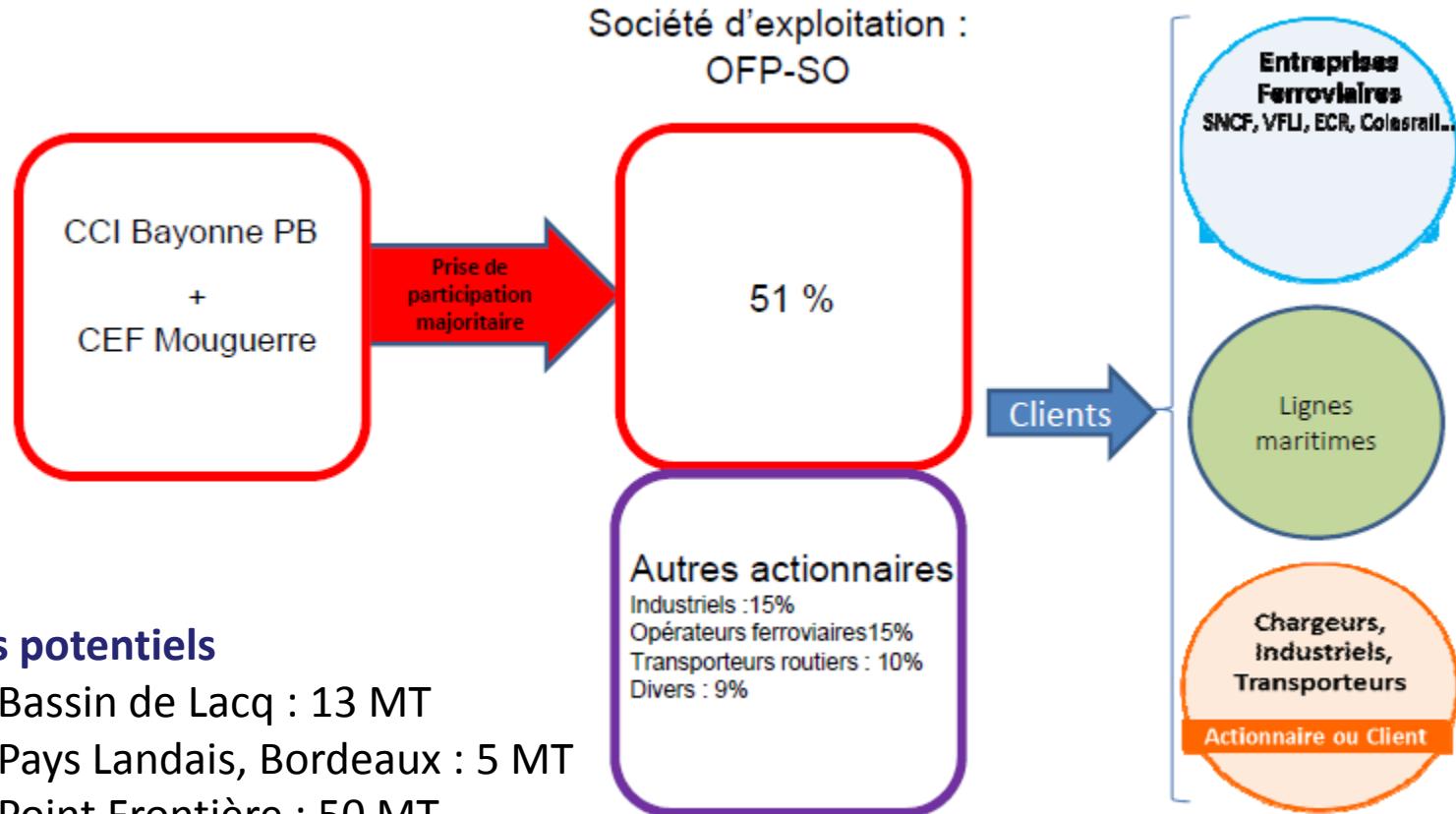
► *Configuration idéale*

- Dimensionnement a minima sud-aquitain, voire régional
- Offrir des services compétitifs, réguliers, fréquents, fiables
- Savoir associer dessertes locales et grandes lignes
- Développer des partenariats en lien avec les besoins des industriels

► *Menaces*

- Hégémonie du tout-route et gasoil bon marché
- Peu de crédibilité dans la capacité du ferroviaire pour se positionner
- Coûts des ruptures de charge et délais

Structure de l'OFP-Sud-Ouest - Source Logicrail, 2013



Axes potentiels

- Bassin de Lacq : 13 MT
- Pays Landais, Bordeaux : 5 MT
- Point Frontière : 50 MT

- ▶ Calendrier
- ▶ Etape 1 : Etude de marché
- ▶ Etape 2 : Analyse statistiques**
- ▶ Etape 3 : Premiers interviews et potentiels
- ▶ Etape 4 : Diagnostic ferroviaire
- ▶ Prochaine étape

Pertinence du marché – Flux nationaux : volumes potentiels

■ Approche méthodologique sur les flux nationaux

- Identification des potentiels captables in extenso par le site de Laluque
- Validation des axes par la pertinence économique et les volumes captables
 - taux de marge >5% par rapport à la solution « tout route » et sélection de volumes par la pertinence

(Volumes en tonnes par an)

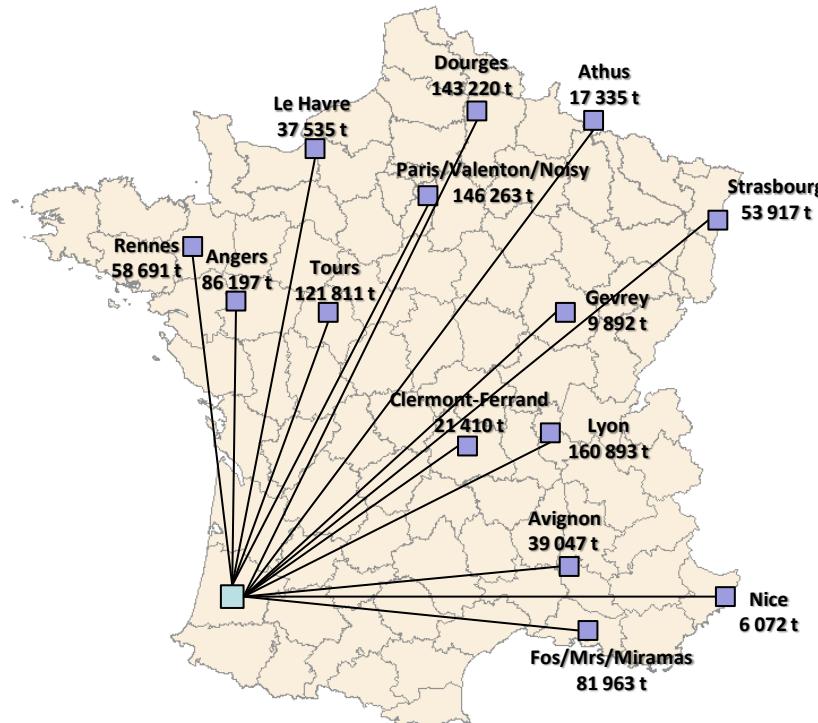
	En entrée sur Laluque	En sortie de Laluque	Total
zone Venissieux/PEH	160 893	165 732	326 625
Paris/Valenton/Noisy	146 263	154 865	301 128
zone Tours	121 811	114 854	236 665
zone Fos/Mar/Miramas	81 963	128 747	210 711
zone Dourges	143 220	62 282	205 502
zone Angers	86 197	94 846	181 044
Le Havre	37 535	117 096	154 631
Rennes	58 691	70 121	128 812
Avignon	39 047	73 976	113 022
zone Strasbourg/Port du Rhin	53 917	57 672	111 588
Athus	17 335	21 939	39 275
Clermont Ferrand	21 410	16 554	37 965
Nice	6 072	9 811	15 883
zone Gevrey	9 892	2 604	12 495
total	984 245	1 091 101	2 075 346

Pertinence du marché – Flux nationaux : volumes potentiels

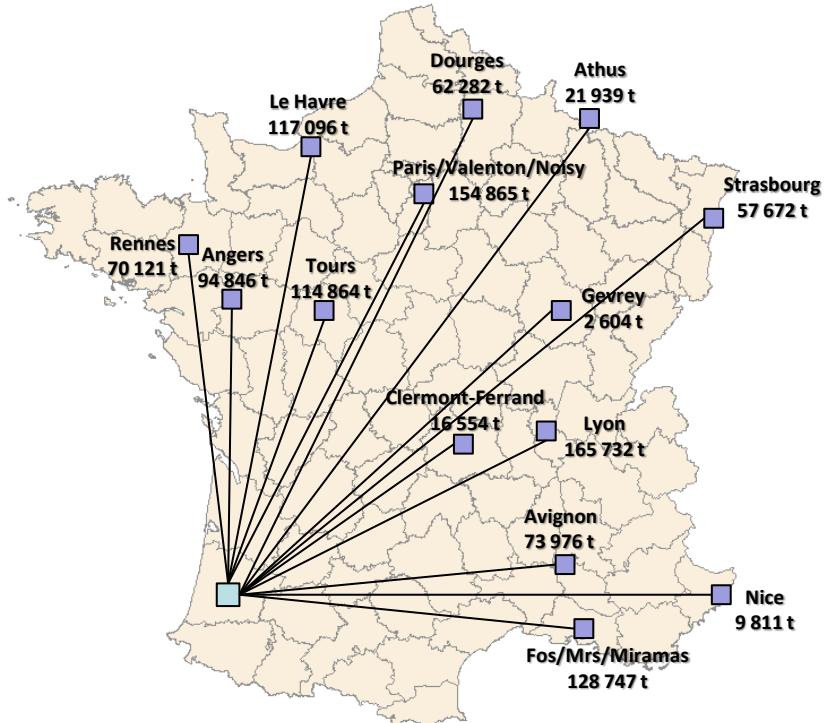
Filtres fixant les conditions d'une offre directe combiné pertinente

- Captation d'un volume minimum d'environ 200 000 tonnes an par sens (axe)
- Offre cadencée quotidienne assortie d'une qualité de production comparable à la route
- Proposition d'horaires de départ et d'arrivée en ligne avec les besoins des trafics

Carte des volumes en entrée
(tonnes)



Carte des volumes en sortie
(tonnes)



Pertinence du marché – Flux de transit : évaluation des potentiels

Evaluation des flux de transit dans le cadre d'une captation de part de marché

- Evaluation des flux de transit de/vers l'Espagne de l'Ouest présentant un potentiel
- Prédominance des marchés de/vers France, Allemagne, Belgique, Italie et Pays Bas

(Volumes en tonnes par an)

Pays	Transit de Espagne Ouest	Transit vers Espagne Ouest	Total
France	6 903 690	7 529 028	14 432 717
Allemagne	1 589 544	1 358 806	2 948 350
Italie	884 166	757 038	1 641 204
Belgique	428 548	413 709	842 257
Pays-Bas	420 828	331 690	752 519
Grande-Bretagne	305 823	171 939	477 763
Pologne	302 050	95 556	397 606
République Tchèque	134 981	133 024	268 005
Autriche	123 870	98 427	222 297
Suisse	95 785	25 855	121 639
Roumanie	78 439	35 717	114 157
République Slovaque	78 252	16 954	95 205
Hongrie	69 275	21 584	90 859
Slovénie	52 336	14 395	66 731
Danemark	43 039	22 544	65 583
Ireland	18 710	30 450	49 160
Suède	18 064	31 036	49 101
Luxembourg	11 242	25 991	37 232

(Volumes en tonnes par an)

Pays	Transit de Espagne Ouest	Transit vers Espagne Ouest	Total
Lituanie	28 791	873	29 664
Russie	27 160	0	27 160
Bulgarie	17 431	8 868	26 299
Turquie	11 458	14 722	26 180
Grèce	20 534	259	20 793
Estonie	1 327	18 299	19 626
Serbie	7 399	6 974	14 373
Croatie	8 141	2 553	10 694
Norvège	2 751	4 250	7 002
Finland	2 572	3 620	6 192
Bosnie et Herzégovine	3 200	0	3 200
Lettonie	0	2 200	2 200
Ukraine	0	2 133	2 133
Saint-Marin	2 026	0	2 026
Tunisie	1 589	0	1 589
Bélarus (Bielorussie)	1 453	0	1 453
Albanie	0	499	499
Moldavie	266	0	266

Pertinence du marché – Flux de transit : évaluation des potentiels



Evaluation des flux de transit dans le cadre d'une captation de part de marché

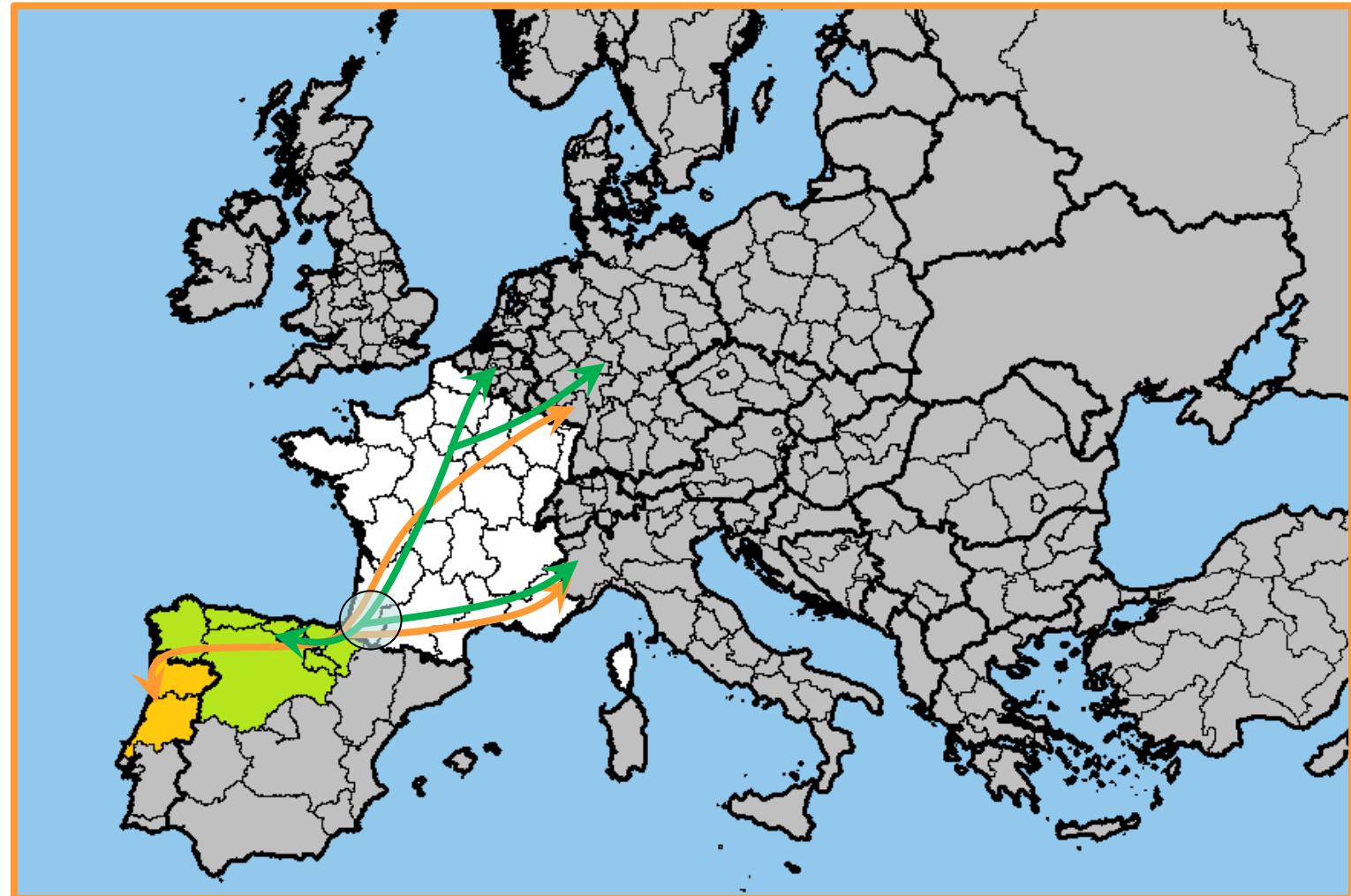
- Evaluation des flux de transit de/vers le Portugal Nord et Centre présentant un potentiel
- Prédominance des marchés de/vers France, Allemagne et Italie

(Volumes en tonnes par an)

Pays	Transit du Portugal Nord et centre	Transit vers le Portugal Nord et centre	Total
France	1 538 465	1 093 395	2 631 861
Allemagne	551 701	557 005	1 108 706
Italie	389 863	323 724	713 587
Pays Bas	167 276	204 895	372 171
Belgique	115 297	167 905	283 201
Grande Bretagne	125 266	61 503	186 769
Suisse	147 904	11 162	159 066
Pologne	73 684	56 917	130 602
Autriche	27 507	33 343	60 850
Danemark	31 851	23 247	55 099
Roumanie	30 139	13 610	43 748
République Tchèque	24 952	13 090	38 043
Luxembourg	18 735	7 005	25 741
Norvège	3 584	16 650	20 233
Suède	4 118	15 515	19 633
République Slovaque	10 083	7 793	17 876

(Volumes en tonnes par an)

Pays	Transit du Portugal Nord et centre	Transit vers le Portugal Nord et centre	Total
Russie	16 693	0	16 693
Slovénie	11 210	3 311	14 522
Hongrie	7 055	6 285	13 340
Lettonie	0	10 050	10 050
Croatie	2 983	3 559	6 543
Grèce	2 992	2 903	5 896
Finland	5 252	0	5 252
Lituanie	3 582	1 053	4 635
Irlande	3 454	1 145	4 599
Saint marin	4 451	0	4 451
Moldavie	3 161	0	3 161
Turquie	1 300	1 078	2 378
Tunisie	0	903	903
Estonie	0	384	384
Bulgarie	159	0	159

Pertinence du marché – Flux de transit : évaluation des potentiels

■ Analyse des flux nationaux

- Dans le cadre des volumes minimums considérés pour permettre l'exploitation d'une ligne dans des conditions économiques favorables, à savoir, environ 200 000 tonnes an par sens (axe), le site de Lalouque ne semble pas réunir cet élément.
- Néanmoins, il est intéressant de pouvoir considérer le site comme point de départ et d'arrivée de marchandise par voie ferroviaire, dans le cadre d'un projet spécifique porté par un ou plusieurs industriels désireux d'utiliser le mode ferroviaire comme mode de transport.

■ Analyse des flux de transit

- Le site de Lalouque peut également envisager de se positionner en tant que point nodal des flux en transit sur le territoire national. En effet, sa situation géographique est un atout pour la captation de parts de marché du transit.
- Les échanges entre l'Espagne de L'Ouest, le Portugal du Nord et du Centre avec les pays de l'Union Européenne tels que l'Allemagne, la Belgique, les Pays et l'Italie constituent une base volumétrique solide pour une première réflexion sur ce sujet.

- ▶ Calendrier
- ▶ Etape 1 : Etude de marché
- ▶ Etape 2 : Analyse statistiques
- ▶ Etape 3 : Premiers interviews et potentiels**
- ▶ Etape 4 : Diagnostic ferroviaire
- ▶ Prochaine étape

REMARQUE IMPORTANTE - Les points évoqués ci-dessous sont une synthèse des réponses collectées lors des entretiens avec les entreprises.

► Stratégie

- Peu d'offres de service ferroviaires, qualité et fiabilité souvent mises en défaut
- Incapacité des opérateurs à garantir compétitivité et performance
- Aucune offre de service combiné présente sur le secteur de Lalouque
- Effet moteur à attendre cependant au démarrage d'un éventuel service
- Des trafics test de caisses mobiles effectués via Mouguerre
- Des industriels attachées à l'image liée au développement durable

► Logistique

- Approvisionnement en vrac, distribution palettisée en caisses mobiles
- Demande pour des trains massifs de vrac (granulats, céréales, bois)
- Peu d'exigence sur les conditions du transport en vrac, hormis le prix
- En revanche, pour le combiné, nécessité de garantir fréquence, horaires et délais
- Condition pour une offre de service à l'iso-coût avec la route

► Potentiels

- Potentiels vrac existants pouvant être massifiés sur le site de Lalouque
- Faibles volumes à proposer en transport combiné rail-route
- Demande d'activités de groupage vrac et palettisé à proximité du site

■ Accès routiers

- Enclavement de Laluque, situé à l'écart de l'axe autoroutier principal (A63)
- Parcours de raccordement d'environ 15 kms pour y accéder
- Mauvaise itinérance sur plusieurs axes : Toulouse, Tarbes-Pau

■ Zone de chalandise

- Périmètre qualifié : Morcenx-Castets-Dax-Mont de Marsan.
- Parcours routier limité à 30-40 kms du site de Laluque
- Axes de chalandise principaux : Morcenx-Mont de Marsan / Dax-Mont de Marsan
- A noter la contrainte du rétro-routier (50 kms) pour charger sur Mouguerre

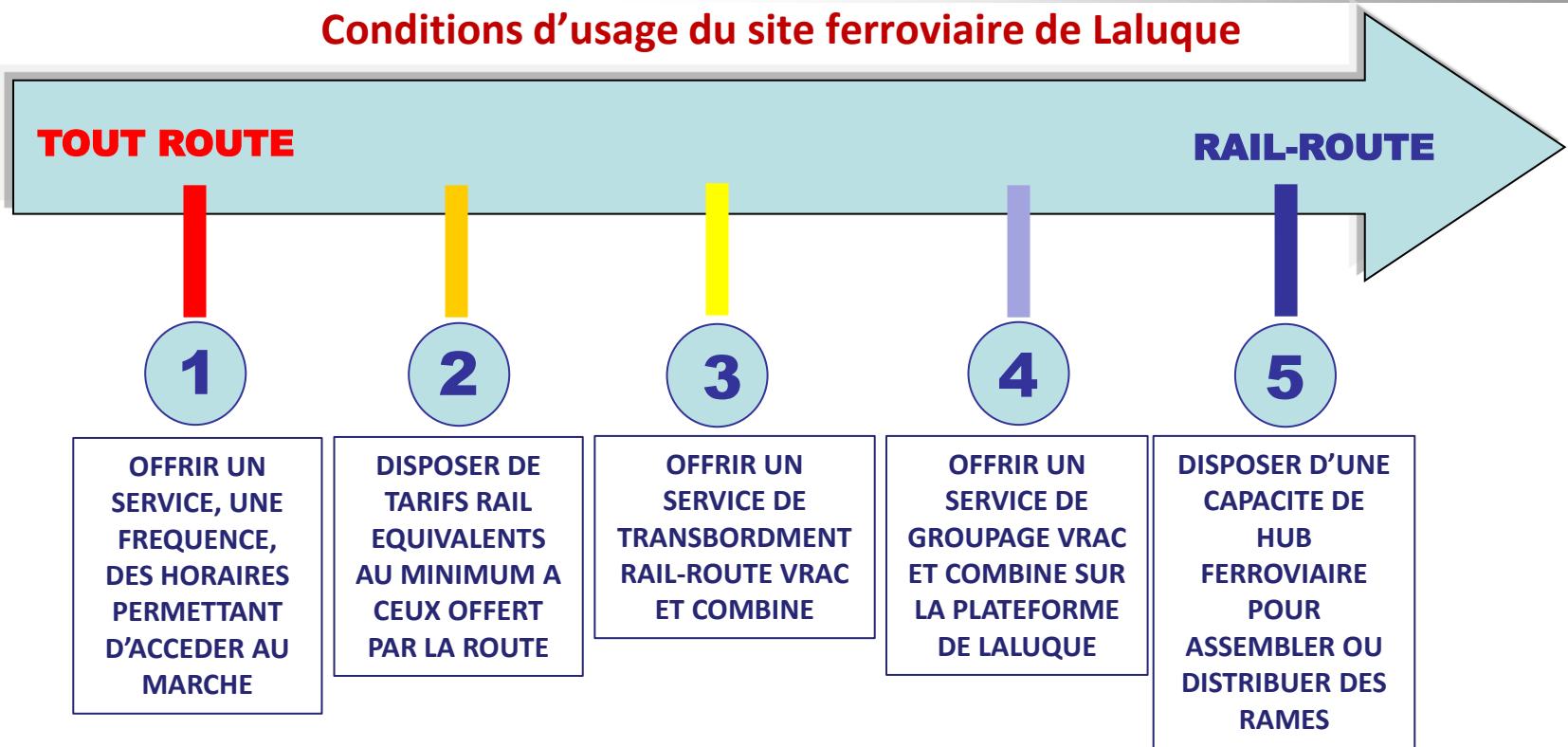
■ Foncier, infrastructures

- Appréciation du projet pour le potentiel foncier offert et sa situation
- Attractivité potentielle de la zone logistique attenante
- Nécessité d'adapter les infrastructures au niveau d'activité attendue

■ Implantation potentielle d'activités sur le site de Laluque

- Activités de groupage-dégroupage vrac et palettisé (logisticien, déménageur, etc.)
- Agences de transport pour pré-post acheminement routier
- Stockage et entretien de conteneurs et caisses mobiles vides
- Stationnement, entretien, réparation PL et remorques
- Prestations de services et commodités aux chauffeurs routiers

Conditions d'usage du site ferroviaire de Laluque



► Appréciation du site de Laluque

- Accessibilité marché : 30%
- Efficacité système de transport : 30%
- Couts des facteurs de production : 25%
- Accueil et qualité de l'offre foncière : 10%
- Savoir faire et spécialisation : 5%



Trafics de vrac

- Bois : consolidation de volumes à l'export
- Granulats : consolidation et massification de flux régionaux
- Maïs : 970 KT dans les Landes, 2,6 MT en Aquitaine, soit 7% du flux France
- Usage surtout régional : alim animale, amidonneries, biocarburant (Lacq)
- Export maritime par Bayonne, continental vers Benelux et Espagne

Logistique de production

- Activités centrées sur la logistique fournisseur
- Présence d'une logistique de production tournée vers l'industrie
- St Sever, Hagetmau, St Paul Les Dax, Tarnos, Benesse-Maremne, Castets

Logistique de distribution

- Région ayant peu d'attrait pour la logistique de distribution
- Zone de chalandise limitée et non dense
- Quques plateformes distributeurs sur Mont de Marsan, Castets, Dax

Port de Bayonne

- Générateur de flux en conventionnel depuis ou vers l'hinterland
- Existence de trafics conteneurisés ou en caisses mobiles.
- Métallurgie avec Turbomeca, Celsa, Beltrame (laminoir)
- Industrie du surfwear (Billabong, Quicksilver)

► **Filière Bois & dérivés**

Approvisionnement :

- Régional : pin en vrac, bois issu du recyclage
- Volumes : 600 KT an dont 500 KT de pin en vrac, soit 80 camions jour
- Report modal envisageable en desserte directe sur ITE

Distribution :

- Produits finis (panneaux, parquets) : palettisé
- Volumes : 400 KT an, soit environ 80 à 90 camions jour
- Destinations : Bordeaux, Toulouse, Niort, Rennes, Nantes, Espagne, Portugal
- Report modal envisageable en combiné rail-route (caisses mobiles)

► **Filière Matériaux de construction BTP**

Approvisionnement :

- Principal carrier régional : sable, gravier, granulats composés
- Volumes : locaux uniquement et 100% routier, non reportables sur le rail

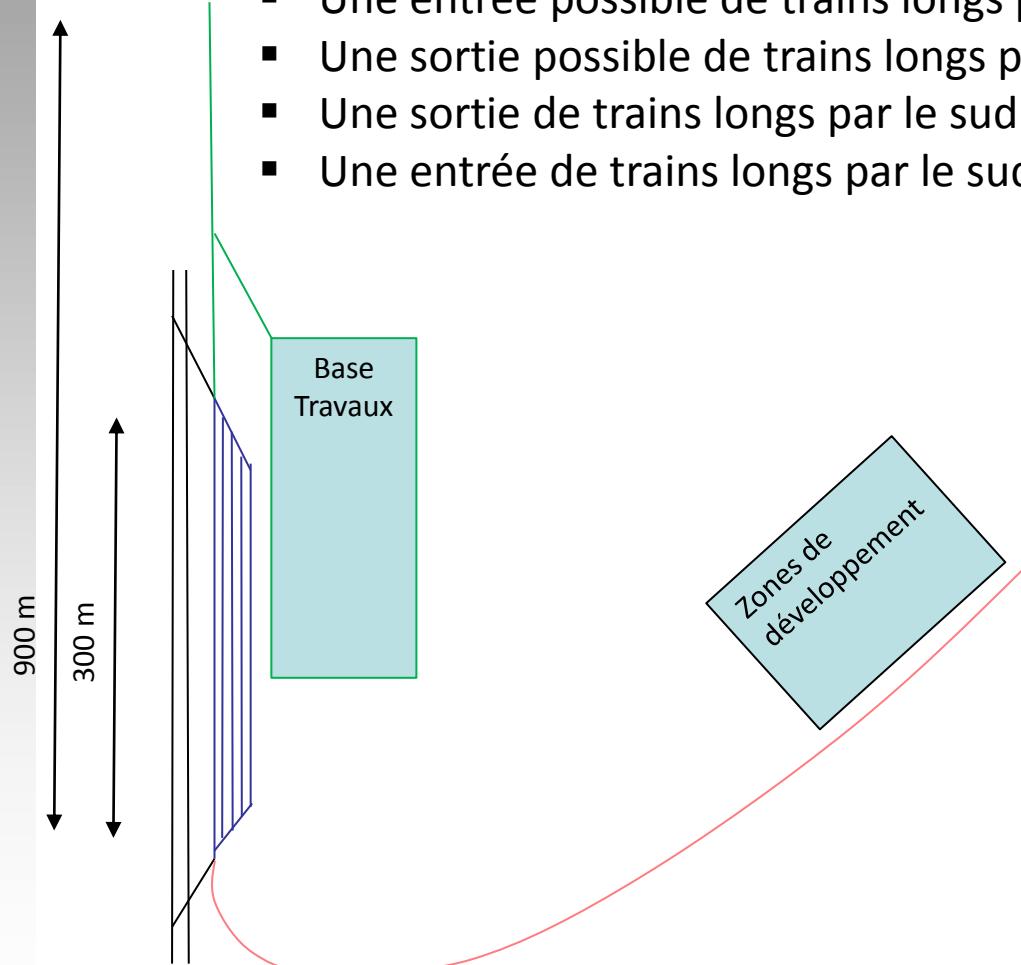
Distribution :

- En sortie des sites de Pontonx et Oloron-Ste-Marie à destination de Bordeaux
- Volumes : 800 KT à 1 MT an de granulats
- Report modal envisageable en trains entiers réguliers

- ▶ Calendrier
- ▶ Etape 1 : Etude de marché
- ▶ Etape 2 : Analyse statistiques
- ▶ Etape 3 : Premiers interviews et potentiels
- ▶ Etape 4 : Diagnostic ferroviaire**
- ▶ Prochaine étape

■ *Organisation générale du site ferroviaire*

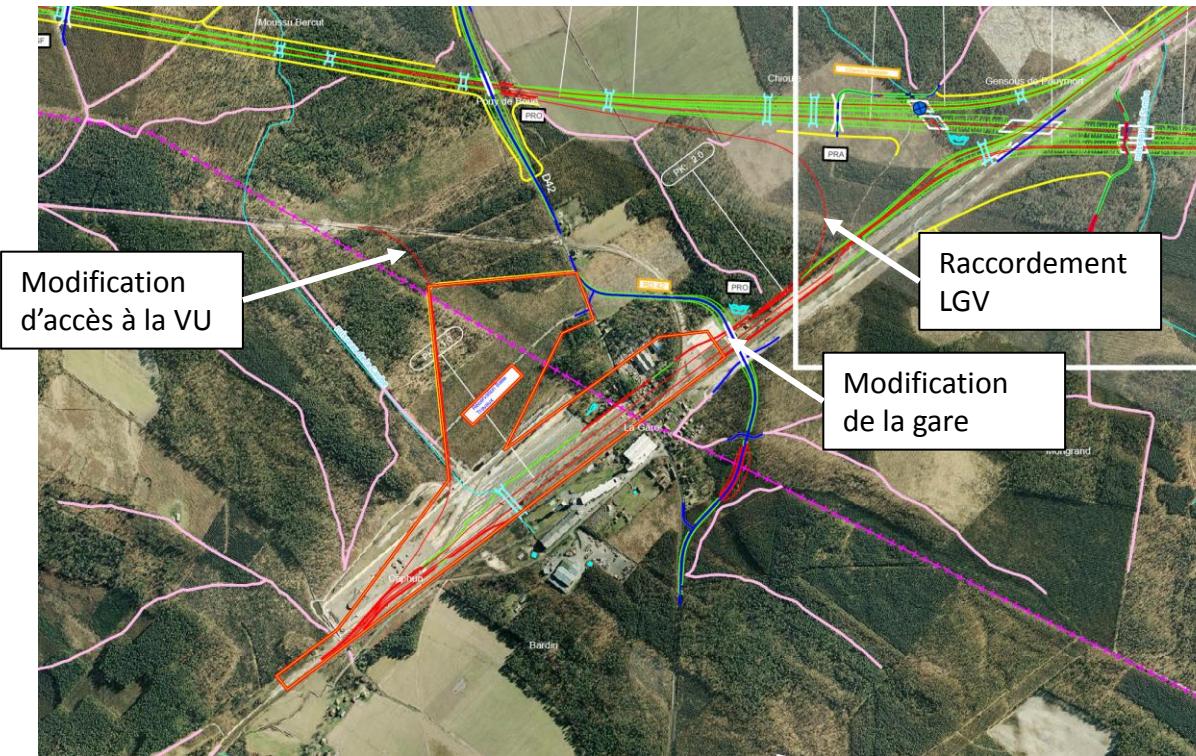
- Une gare « courte » adaptée aux trains entiers
- Une entrée possible de trains longs par le nord sous conditions d'exploitation
- Une sortie possible de trains longs par le nord
- Une sortie de trains longs par le sud en exploitant les tiroirs de la base travaux
- Une entrée de trains longs par le sud à déterminer



L'existant ferroviaire permettrait d'imaginer de développer une exploitation significative avec possibilité de jumelage de trains mixtes entre transport combiné et transport conventionnel

Réorganisation générale du site ferroviaire

- Allongement de la gare
- Modification de l'accès à la voie unique en bord de chantier SNCF Réseau
- Risque fort sur l'accessibilité
- Plus de sortie possible via le Sud



Le projet LGV en « l'état » pourrait remettre en cause le développement d'une plateforme ferroviaire sur le site

■ *Hub ferroviaire*

- Site opéré par un ou plusieurs OFP
- Plateforme de transport combiné rail-route
- Plateforme de transfert à vocation de consolidation ou massification
- Activité de ferroutage éventuelle (à priori, abandonnée sur Tarnos mais transférée en Espagne)

■ *Chantier de transport combiné*

- Composition de trains combiné ou mixte combiné-conventionnel
- Plateforme de transfert à vocation régionale ou nationale (distribution)
- Pré-post acheminement routier depuis/vers Laluque

■ *Logistique de massification*

- Gare « bois » régionale en remplacement de Labouheyre et Tartas non pérennes
- Plateforme de transfert à vocation régionale ou nationale (appros)
- Aire de stockage de vrac bois, matériaux de construction, etc.

■ *Opérations ferroviaires*

- Assemblage et distribution de rames ou wagons
- Mutualisation, composition, découpage de trains
- Usage d'un faisceau de service à plusieurs voies
- Capacité de stockage pour wagons, locomotives

- ▶ Calendrier
- ▶ Etape 1 : Etude de marché
- ▶ Etape 2 : Analyse statistiques
- ▶ Etape 3 : Premiers interviews et potentiels
- ▶ Etape 4 : Diagnostic ferroviaire

▶ **Prochaine étape**

■ *Synthèse des potentiels ferroviaires*

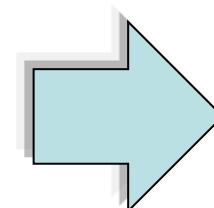
- Potentiel de transport combiné
- Potentiel d'assemblage conventionnel
- Potentiel de gestion ferroviaire

■ *Elaboration des scénarios d'exploitation*

- Scénario « profil bas »
- Scénario « profil haut »

■ *Proposition d'aménagement ferroviaire*

- »
- Scénario « profil haut »



Comité de Pilotage
Du 15-01-16

**MERCI POUR VOTRE
ATTENTION**

