

COFREMCA

MINISTERE DES TRANSPORTS

DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS INTERIEURS

DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

DIVISION DES ETUDES ECONOMIQUES

ETUDE SUR LES  
EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

---

Etude qualitative

Janvier 1979

## S O M M A I R E

pages

### INTRODUCTION

<u>1ère PARTIE</u> : L'importance du transport suivant la nature de l'activité de l'établissement - la fonction transport	5
1 - <u>Les différentes fonctions</u>	7
2 - <u>Les poids et les critères d'appréciation de la fonction transport suivant le type de fonction de l'établissement</u>	15
<u>2ème PARTIE</u> : Les embranchements particuliers	18
CHAPITRE I - LE VEQU DE L'EMBRANCHEMENT PARTICULIER	19
11. <u>La desserte, les horaires, les délais</u>	20
12. <u>Le matériel</u>	21
13. <u>Les coûts</u>	23
14. <u>Les problèmes humains</u>	24
CHAPITRE II - L'UTILISATION D'UNE REMORQUE PORTE-WAGON L'OCCUPATION D'UN TERRAIN EN GARE (C.C.O.)	25
21. <u>La remorque porte-wagon</u>	26
22. <u>L'occupation en gare</u>	27
CHAPITRE III - LES PRINCIPAUX MECANISMES ET LES FACTEURS DE DEGRADATION OU D'ABANDON D'UN EMBRANCHEMENT PARTICULIER	28
31. <u>La croissance du trafic EP</u>	29
32. <u>La stagnation ou la régression d'activité sur l'embranchement</u>	29
33. <u>L'abandon d'un E.P.</u>	34

CHAPITRE IV - LES AMELIORATIONS SOUHAITEES DANS L'UTILISATION DE L'EMBRANCHEMENT PARTICULIER	36
41. <u>En ce qui concerne l'acheminement des produits</u>	37
42. <u>En ce qui concerne les formalités administratives et les relations commerciales.</u>	37
CHAPITRE V - LES CONDITIONS ET LES MODALITES D'EMERGENCE DU BESOIN D'UN EMBRANCHEMENT PARTICULIER	39
51. <u>Les conditions d'émergence du besoin d'un embranchement</u>	40
52. <u>Les raisons de non aboutissement d'un projet d'EP.</u>	41
CHAPITRE VI - LES TENDANCES D'AVENIR EN MATIERE. DE MODES DE TRANSPORT	44
<u>CONCLUSIONS ET HYPOTHESES D'ACTION</u>	47
<u>ANNEXE : Guide d'entretien utilisé</u>	53

INTRODUCTION

## RAPPEL DES OBJECTIFS ET METHODES

### 1. Les objectifs

La Direction des Transports Terrestres s'interroge sur le phénomène de stagnation du nombre d'entreprises disposant d'un embranchement ferroviaire particulier et sur la faible utilisation de certains embranchements.

Par la possibilité de transport en porte à porte qu'ils représentent, donc sans rupture de charge, les embranchements particuliers devraient correspondre à un besoin des chargeurs. Ils contribuent de plus à la réduction des coûts de transport et des consommations d'énergie.

Il apparaît donc souhaitable :

- de mieux connaître les motivations qui sous-tendent les décisions de création ou de non-création d'un embranchement particulier ; les décisions d'utilisation ou de non-utilisation d'un embranchement déjà existant ;
- d'inventorier et de hiérarchiser les critères de décision quant à l'implantation d'un embranchement particulier ;
- d'inventorier et d'analyser les obstacles au développement et à l'utilisation des embranchements particuliers.

## 2. Les méthodes

- L'étude, de type qualitatif, a porté sur un ensemble de cas d'entreprise soigneusement sélectionnées en fonction de plusieurs critères :
  - entreprises embranchées ou embranchables,
  - entreprises utilisant ou n'utilisant pas leur embranchement,
  - entreprises disposant d'une remorque porte-wagon ou disposant d'un embranchement en gare.

Ces entreprises ont, de plus, été choisies dans les principaux secteurs d'activité en tenant compte d'un volume transport compris entre un seuil minimum (en-dessous duquel un embranchement n'est pas concevable) et, d'un seuil maximum (au-dessus duquel un embranchement est pratiquement obligatoire, c'est le cas par exemple d'une raffinerie de pétrole).

- 40 cas d'entreprises ont été analysés en profondeur, ceci donnant lieu à la réalisation de 51 enquêtes auprès d'établissements appartenant à ces entreprises. Dans un certain nombre de cas, nous avons en effet réalisé des enquêtes au niveau d'un établissement de production et au niveau du siège social d'une même entreprise, pour bien comprendre quels étaient les critères recherchés en matière de transport.

### Avertissement :

Il convient de noter que l'échantillon retenu comprend un nombre important d'entreprises qui ne sont pas raccordées au fer ou qui n'utilisent leur embranchement que de façon marginale.

Cet échantillon n'a donc aucune valeur statistique et les développements suivants ne doivent en aucun cas être considérés comme représentatifs des jugements que porterait l'ensemble des entreprises clientes du fer.

De plus, l'objectif de l'étude étant d'identifier les obstacles à l'implantation ou à une meilleure utilisation des embranchements particuliers, nous nous sommes particulièrement attachés à mettre en valeur les principaux points qui nous paraissent constituer des handicaps pour l'embranchement particulier.

### 3. Caractéristiques des entreprises étudiées

Il convient de rappeler qu'il ne s'agissait pas de construire un échantillon représentatif d'un point de vue statistique, mais d'essayer de représenter tous les principaux cas de figure possibles.

#### 31. Secteur d'activité

- Céréales	:	4 entreprises
- Fruits et légumes	:	2 "
- Denrées non périssables	:	2 "
- Boissons	:	4 "
- Produits sidérurgiques	:	4 "
- Industries mécaniques	:	3 "
- Produits chimiques	:	3 "
- Engrais	:	5 "
- Matériaux de construction	:	5 "
- Verre	:	3 "
- Bois	:	3 "
- Papier	:	2 "

Pour éviter une trop grande dispersion des lieux d'interviews, ces entreprises ont été choisies principalement dans les régions : Nord / Région Parisienne / Sud-Est / Ouest.

32. Les modes de transports utilisés dans ces entreprises

Entreprises embranchées	28
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilisant leur embranchement 22               <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour 1/3 de leur tonnage total 9</li> <li>- pour 1/3 à 2/3 de leur tonnage total 9</li> <li>- pour plus de 2/3 de leur tonnage total 4</li> </ul> </li> <li>• N'utilisant pas leur embranchement 6</li> </ul>	
=====	
Entreprises non embranchées (mais embranchables)	12
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disposant d'un R.P.W. 2</li> <li>• Disposant d'un C.C.O. 2</li> <li>• Transport routier seul 8</li> </ul>	

4. Présentation des résultats

Nous présenterons dans une première partie, une analyse de la fonction transport suivant les grands types d'établissements visités.

Il s'agit de voir à ce stade, quelles sont les caractéristiques de la demande de transport.

Nous aborderons ensuite, dans une deuxième partie, l'analyse plus spécifique centrée sur les embranchements particuliers.

1ÈRE PARTIE

L'IMPORTANCE DU TRANSPORT SUIVANT LA NATURE  
DE L'ACTIVITÉ DE L'ETABLISSEMENT -  
LA FONCTION TRANSPORT

Nous avons raisonné ici à partir du discours des interviewés en cherchant à comprendre ce qu'était la fonction transport pour ces entreprises, quelle importance elle revêtait dans l'entreprise et quels critères étaient privilégiés à l'intérieur de cette fonction.

Ceci nous a amené à chercher un lien entre la façon dont cette fonction était définie et vécue, et entre la position de cette entreprise ou de cet établissement sur une échelle allant de la fonction initiale (collecte ou extraction) à la fonction finale (distribution d'un produit fini).

Nous avons identifié 4 types de fonctions principales dans l'univers des entreprises étudiées étant entendu qu'il existe toujours pour une entreprise donnée, une fonction prédominante, voire même unique :

- la fonction collecte et stockage ; l'établissement est défini comme ayant pour objet de collecter une certaine marchandise dans une certaine zone et d'en effectuer le stockage avant une distribution ultérieure ;
- la fonction de première transformation ;
- la fonction de fabrication, c'est-à-dire que ces établissements reçoivent déjà des produits semi-formés (et non des matières premières brutes) ;
- la fonction de stockage de produits finis et de distribution au sens physique et commercial.

Nous présenterons chacune de ces fonctions en analysant leurs caractéristiques spécifiques en terme de transport (tonnage, distance, régularité...) et, des besoins exprimés (rapidité, coût faible, absence d'avaries...).

Nous verrons ensuite comment l'on peut situer ces quatre types de fonctions par rapport à un certain nombre de critères essentiels liés au transport.

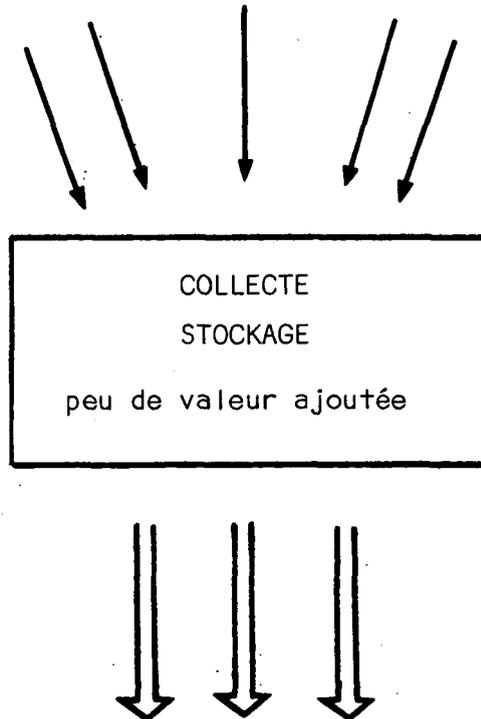
ENTREPRISE DU PREMIER TYPE  
A DOMINANTE FONCTION  
COLLECTE ET STOCKAGE

---

AMONT

- . basse valeur au kilo
- . volumes importants
- . irrégularité dans le temps

- . distances courtes
- . forte dispersion
- . faible taille des lots



AVAL

- . basse valeur au kilo
- . volumes ou tonnages importants
- . régularité dans le temps

- . distances moyennes ou longues
- . assez forte concentration
- . lots importants

CRITERES ESSENTIELS :

- centrage sur l'aval
- abaissement du coût du transport
- sécurité d'acheminement (⇒ multi-modes)

## 1. Les différentes fonctions

### LA FONCTION COLLECTE ET STOCKAGE

Ce type de fonction, dont une illustration se trouve chez les céréaliers par exemple, se caractérise en terme de transport par :

- à l'amont :
- des distances d'approvisionnement courtes
  - une dispersion très forte des lieux d'approvisionnement avec des lots de faible taille en général,
  - . des volumes ou tonnages globaux importants,
  - . une basse valeur au kilo des produits reçus,
  - . une irrégularité dans le temps des approvisionnements dûe à l'origine agricole de ces produits,
  - des transports que l'on ne maîtrise généralement pas et dont l'initiative dans le temps appartient au producteur.

dans l'établissement : une quasi-absence de transformation (hormis des opérations de séchage ou de ventilation) et donc une très faible valeur ajoutée par l'établissement.

- à l'aval :
- des distances moyennes ou longues (exportations)
  - une assez forte concentration des expéditions avec des lots qui sont importants,
  - . des volumes ou tonnages globaux importants,
  - . une basse valeur au kilo des produits acheminés,
  - . une régularité dans le temps des expéditions.

## LES CRITERES ESSENTIELS

Ces établissements, en terme de politique de transport, sont centrés sur leurs transports avals, c'est-à-dire que l'on ne s'occupe pas ou très peu du transport amont.

Par contre, le transport aval et notamment le coût de ce transport direct (c'est-à-dire au kilomètre) est la préoccupation fondamentale. Ces entreprises doivent en effet prélever une marge sur un produit qui a une faible valeur au kilo et peu de valeur ajoutée, et le coût du transport devient donc un élément absolument prédominant dans l'élaboration du prix de vente final, d'où l'impératif de le réduire au maximum.

Un deuxième critère essentiel, qui est d'ailleurs plus lié au transport de masse en général, est la notion de la sécurité d'acheminement qui apparaît dans les entreprises les plus importantes de ce secteur. Ceci se traduit par la volonté de disposer de plusieurs moyens d'acheminement permettant en toutes circonstances (gel, grèves, ...) de pouvoir assurer leur trafic.

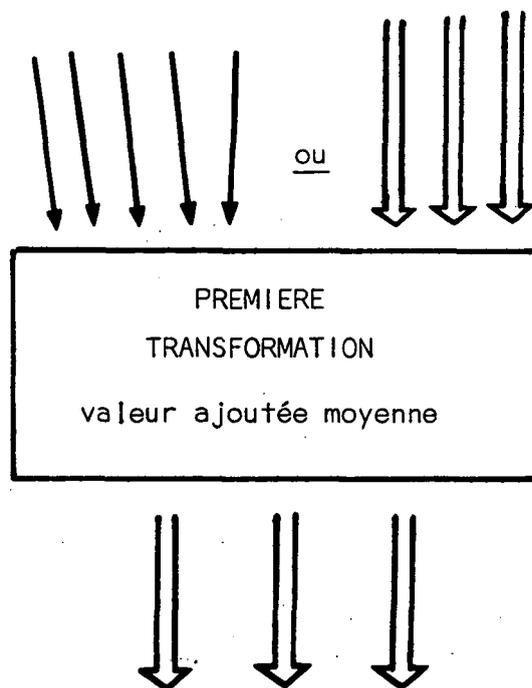
A contrario, on ne se pose pas ici de problèmes liés à la possibilité d'avaries, liés aux délais d'acheminement.

ENTREPRISE DU SECOND TYPE  
A DOMINANTE PREMIERE  
TRANSFORMATION  
"FABRICATION DE DEMI PRODUITS"

---

AMONT

- . basse valeur au kilo
- . volumes ou tonnages importants
- . irrégularité ou régularité dans le temps
- . distances faibles ou longues
- . dispersion faible ou forte
- . lots faibles ou très importants



Implantation en fonction  
des matières premières

AVAL

- . valeur au kilo peu élevée
- . régularité
- . distances moyennes à longues
- . petit nombre de flux

CRITERES ESSENTIELS :

- centrage sur l'aval,
- abaissement du coût du transport mais avec apparition de la notion de service,
- on commence à se soucier des problèmes de délais et de la régularité des acheminements.

## LA FONCTION DE PREMIERE TRANSFORMATION

Ce type de fonction que l'on retrouve par exemple au niveau du moulin, de la sucrerie de betteraves, de la fabrication de produits sidérurgiques, peut se caractériser par :

- à l'amont :
- soit des distances d'approvisionnement courtes avec une forte dispersion des lieux d'approvisionnement et des lots de faible taille (c'est le cas de la sucrerie de betteraves, d'une usine alimentaire en général),
  - soit des distances d'approvisionnement longues avec une très forte concentration des points d'expédition et donc des lots de grande importance (c'est le cas du minerai ou d'une raffinerie par exemple),
- . des volumes ou tonnages globaux importants,
  - . une basse valeur au kilo des produits reçus,
  - . une régularité (produits industriels) ou une irrégularité (produits alimentaires) des arrivages.

dans l'établissement : une première transformation est donc une valeur ajoutée moyenne.

- à l'aval :
- des distances moyennes à longues,
  - un petit nombre de flux en particulier s'il existe ensuite une seconde transformation industrialisée, c'est-à-dire si on alimente d'autres usines en aval,
- . une valeur au kilo des produits acheminés qui reste faible,
  - . une régularité dans le temps des expéditions.

## LES CRITERES ESSENTIELS

Ces établissements se sont généralement implantés par rapport à leurs flux de matières premières (près de la zone de production ou d'importation), ce qui fait que, comme pour le cas précédent, on se centre essentiellement sur les transports avals et très peu sur le transport amont. S'agissant encore d'un transport de masse, on se montre très sensible à l'abaissement de ce coût de transport, mais coût de transport que l'on entend, à la différence de la fonction précédente, comme le coût d'acheminement et comme un élément de service, c'est-à-dire que l'on n'est pas prêt à privilégier le coût le moins cher si cette solution présente de graves inconvénients sur le plan des délais ou de la sécurité d'acheminement.

On voit apparaître ici le souci du délai d'acheminement en aval et la notion de régularité des flux, c'est-à-dire de la régularité de l'approvisionnement des usines qui sont situées en aval.

A contrario, on ne voit pas apparaître ici (ou très marginalement) de problèmes d'avaries.

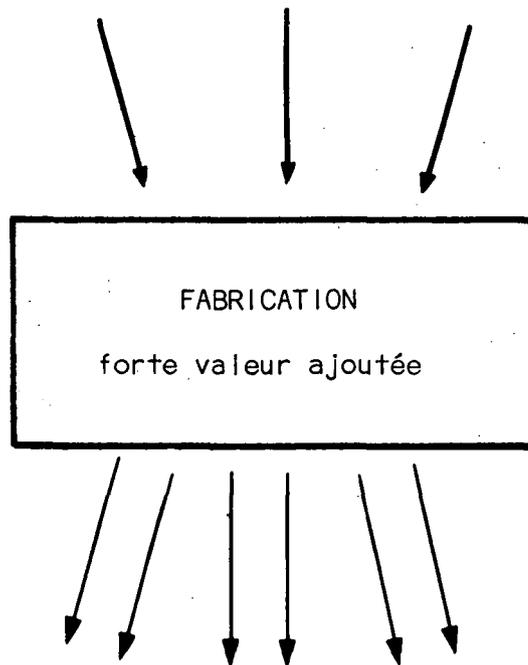
ENTREPRISE DU TROISIEME TYPE  
A DOMINANTE FABRICATION ET MONTAGE  
PRODUITS FINIS ELABORES

---

AMONT

- . valeur ajoutée déjà plus importante
- . régularité

- . distances variables
- . flux (nombreux ou non) mais concentrés et spécialisés
- . lots importants.



AVAL

- . valeur au kilo forte
- . régularité mais nécessité de pouvoir s'adapter.

- . grand nombre de flux
- . réduction de la taille des lots

CRITERES ESSENTIELS :

- centrage plutôt sur l'aval avec néanmoins des préoccupations concernant l'amont,
- adaptation du transport à la clientèle (délais, souple, absence d'avaries),
- coût du transport au sens acheminement + service et au sens économique.

## LA FONCTION DE FABRICATION

Il s'agit ici de l'usine qui fabrique et vend un produit fini.  
En terme de transport, on trouve :

- à l'amont :
- des distances d'approvisionnement variables,
  - des flux pouvant être nombreux, mais qui sont presque toujours concentrés et spécialisés, il s'agit d'un produit de base ou d'un composant qui arrive par un certain canal,
  - des lots importants à l'intérieur de chacun de ces flux,

- . une valeur au kilo des produits acheminés déjà plus importante,
- . une régularité des approvisionnements.

dans l'établissement : la fabrication d'un produit et donc l'existence d'une valeur ajoutée moyenne à forte (suivant le type d'industrie).

- à l'aval :
- un grand nombre de flux vers des distances variables,
  - une réduction de la taille des lots,

- . une valeur au kilo élevée des produits transportés,
- . une certaine régularité dans le temps des expéditions avec néanmoins le souci de pouvoir assurer une commande imprévue.

## LES CRITERES ESSENTIELS

D'une façon générale, on peut dire que ce type d'entreprise se centre plutôt sur leurs transports avais, mais subissent néanmoins un ensemble de contraintes sur l'amont dans la mesure où cherchant à diminuer leurs en-cours et leurs stocks, elles préfèrent avoir des "entrées" aussi faibles que possible, ce qui par contre-coup, rend fragiles leurs fabrications et donc leurs "sorties" en cas de rupture dans leur approvisionnement.

On se centre donc plutôt sur l'aval et ce qui prime ici, c'est :

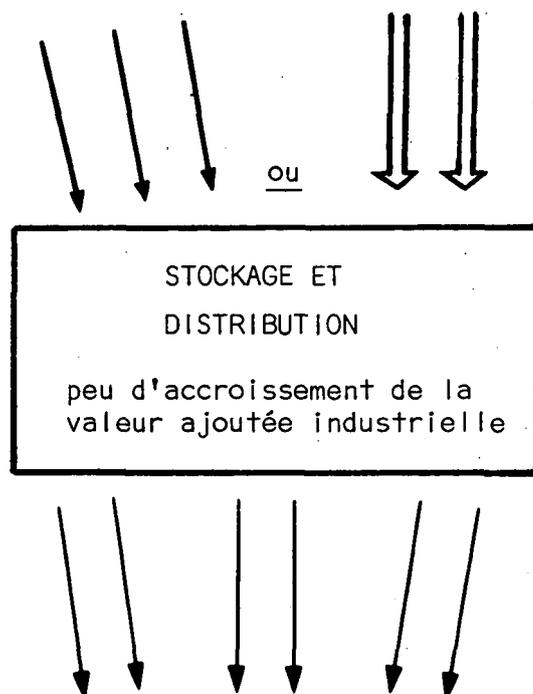
- essentiellement et d'abord, la satisfaction des contraintes commerciales, c'est-à-dire une bonne adaptation du transport aux exigences de la clientèle : acheminement rapide, souple, absence d'avaries et le cas échéant, le règlement facile de celles-ci ;
- également, le coût du transport, mais non vu ici comme un coût à la tonne, mais plutôt perçu comme d'une part, un coût d'acheminement plus le coût d'un service et d'autre part, comme le coût économique d'un produit à forte valeur ajoutée et qui se trouve inutilisé pendant un certain temps (égal à la durée du transport).

ENTREPRISE DU QUATRIEME TYPE  
FONCTION DE DISTRIBUTION

AMONT

- . valeur au kilo importante
- . plutôt régularité

- . distances variables
- . un ou plusieurs flux
- . point d'approvisionnement concentré ou nombreux



Implantation en fonction  
de l'aval

AVAL

- . irrégularité
- . livraisons multi-produits  
fréquentes

- . distances courtes
- . forte dispersion
- . faible taille des lots

CRITERES ESSENTIELS :

- centrage sur le transport aval,
- forte sensibilité aux conditions de transport  
(délais et absence d'avaries).

## LA FONCTION STOCKAGE ET DISTRIBUTION

Il peut s'agir ici soit de négociants spécialisés dans un produit (centre de distribution de produits verriers par exemple), soit de négociants multi-produits (distributeur en produits de bâtiment ou bois et matériaux par exemple).

On peut caractériser cette fonction par :

- à l'amont :
- des distances d'approvisionnement variables,
  - un ou plusieurs types de flux,
  - un petit nombre de points d'approvisionnement ou de nombreux points d'approvisionnement,
- . une valeur au kilo des produits acheminés importante,  
 . plutôt une régularité des approvisionnements.

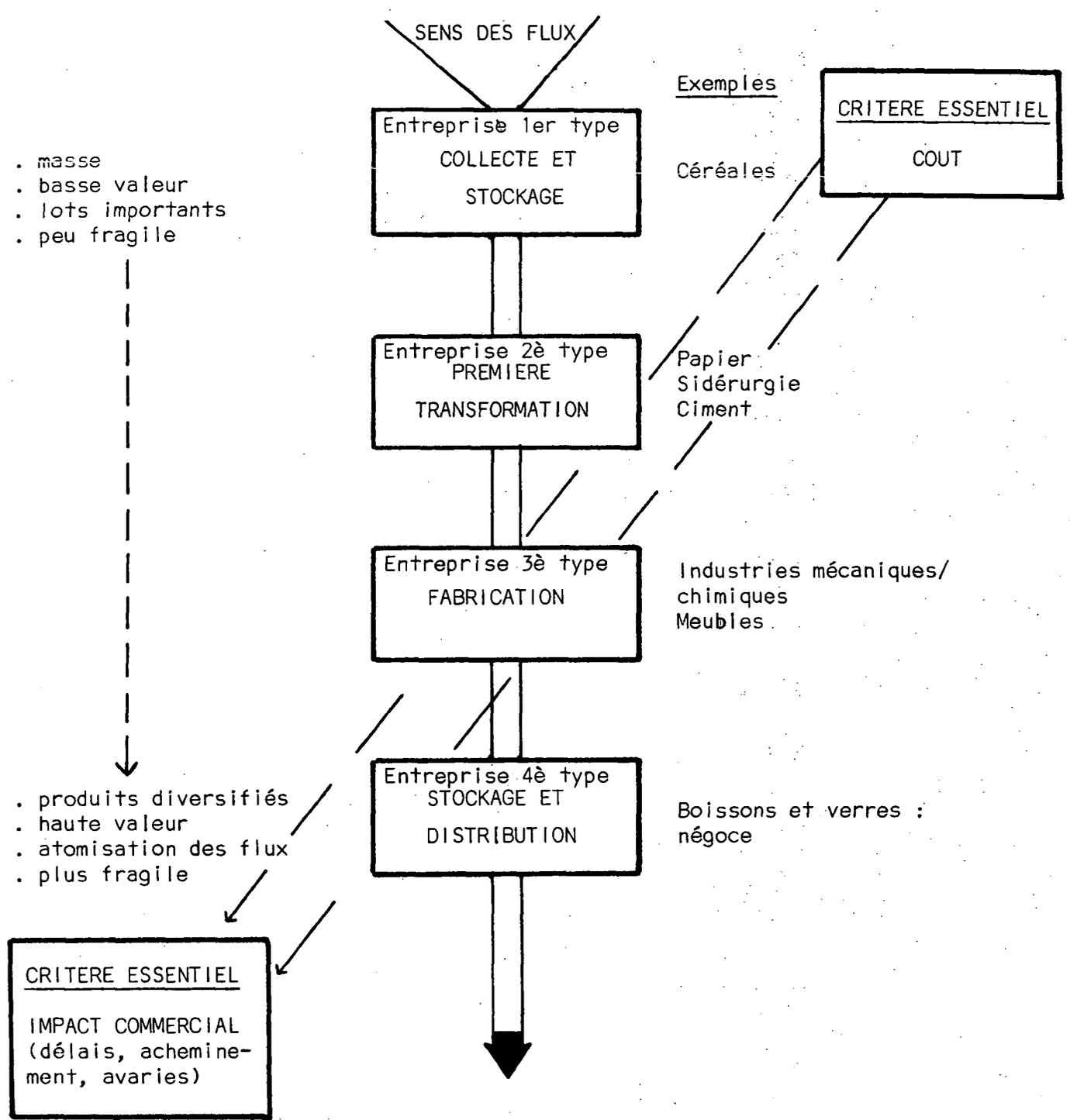
dans l'établissement : une fonction de distribution donc peu de valeur ajoutée au niveau du produit.

- à l'aval :
- des distances d'acheminement courtes,
  - une dispersion très forte des envois
  - des lots de faible taille.
- . une irrégularité des flux,  
 . des livraisons multi-produits fréquentes, c'est-à-dire la nécessité d'associer dans un même moyen de transport des produits différents ou tout du moins de conditionnements différents.

## LES CRITERES ESSENTIELS

Ces établissements sont généralement implantés près de leurs clients, c'est-à-dire qu'ils couvrent une aire géographique peu étendue. Le centrage se fait ici sur le transport aval (qui fait partie intégrante de l'activité de l'entreprise) et l'on accorde une sensibilité très grande (pour l'amont également) aux problèmes de délais et à l'absence d'avaries.

- SYNTHÈSE -  
EVOLUTION DES CRITERES ESSENTIELS SELON  
LA NATURE DE LA FONCTION DOMINANTE



## 2. Les poids et les critères d'appréciation de la fonction transport suivant le type de fonction de l'établissement

Si l'on replace en perspective et d'une façon globale ce que nous venons de décrire (cf. graphique de la page ci-contre), on constate que l'on passe - tout au long de ce que l'on peut appeler une filière - de caractéristiques telles que :

- la masse, la faible valeur au kilo, des lots importants en volumes ou en tonnages, des produits peu fragiles ;
- à des caractéristiques diamétralement opposées qui sont : des produits diversifiés, une forte valeur au kilo, des lots peu importants, des produits relativement peu fragiles.

En face de ceci, on constate que les grands critères de perception de la fonction transport sont :

- au début de la filière : le coût de ce transport. Celui-ci est perçu comme l'impact économique direct qu'il a sur le prix de revient du produit rendu ;
- à la fin de la filière, c'est-à-dire au stade de la distribution d'un produit : l'impact commercial de ce transport sur la clientèle. Le transport est ici lié à la valorisation de critères qui se rapportent essentiellement à une notion de service (délais courts, acheminement à la porte du client, surveillance de la marchandise, absence d'avaries).

Le coût de ce transport ne constitue plus la préoccupation fondamentale de l'entreprise, même si en relatif le transport représente toutefois pour l'entreprise un coût économique qui provient de l'immobilisation de ses produits ; coût économique que l'on cherchera à minimiser en réduisant ce temps d'immobilisation et donc la durée du transport.

Ce changement dans l'appréciation des critères d'un transport, se fait bien sûr progressivement tout au long de la filière (nous l'avons schématisé ici par commodité par une diagonale) et, devrait être nuancé suivant le type de filière, c'est-à-dire le type de produit considéré.

Il n'en reste pas moins vrai que les besoins de transports présentent des exigences très diverses suivant les natures d'établissements ; et il apparaît qu'une politique transport ne peut être réellement efficace que si elle est différenciée par segments de marché.

Un dernier point enfin qui mérite d'être noté, est le fait que l'on semble se préoccuper généralement plus de ses transports avals que de ses transports amonts.

Ceci découle à notre sens du fait que l'aval est représenté par la clientèle et, l'on est généralement plus soucieux de ses rapports avec les clients (qui représentent la politique commerciale de l'entreprise) que de ses rapports avec les fournisseurs.

Nous nous sommes longuement attardés sur cette première partie qui concerne la perception par les entreprises de leurs problèmes de transport.

Ce point nous paraît en effet très intéressant car il montre bien qu'une action commerciale éventuelle doit prendre en compte les exigences particulières de telle ou telle catégorie d'établissements et ne peut donc être indifférenciée.

Nous n'avons pas fait à ce stade de parallèle entre les besoins exprimés et les modes de transports qui sont retenus pour assurer ces besoins. Cette analyse aurait débordé le cadre de notre étude et n'aurait pas pu être menée à partir de notre base d'enquête.

Il est toutefois bien évident que les attentes et les besoins exprimés en matière de transport ont une incidence très forte sur le recours à un transport ferroviaire, ainsi que sur l'utilisation ou la non-utilisation d'un embranchement particulier.

Nous aborderons à présent, dans une deuxième partie, l'analyse spécifique relative aux embranchements particuliers. Cette analyse est essentiellement qualitative et nous nous sommes surtout attachés à décrire les "sensibilités" des entreprises sur ce problème.

Nous étudierons successivement :

- le vécu de l'embranchement particulier,
- l'utilisation d'une remorque porte-wagon, l'occupation d'un terrain en gare,
- les principaux mécanismes et les facteurs de dégradation ou d'abandon d'un embranchement,
- les améliorations souhaitées dans l'utilisation de l'embranchement,
- les conditions et les modalités d'émergence du besoin d'un embranchement,
- les tendances d'avenir en matière de modes de transport.

2ÈME PARTIE

LES EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

CHAPITRE I

LE VECU DE L'EMBRANCHEMENT PARTICULIER

## 11. La desserte, les horaires, les délais

- On peut dire que d'une façon générale, ces critères sont jugés de façon satisfaisante et ceci est particulièrement sensible auprès des embranchés "importants", c'est-à-dire ceux dont le tonnage qui transite par l'EP est important et qui font souvent du train complet ou de la rame.

*"Cela correspond à nos besoins". (plusieurs citations)*

*"Nous ne manquons jamais de wagons, ça c'est amélioré, c'est très bien maintenant".*

- On relève toutefois auprès de certains interlocuteurs quelques observations concernant :

- les délais d'acheminement et notamment le peu d'adaptabilité du transport fer en cas d'urgence.

*"On est tributaire de la SNCF, on perd 4 jours vis-à-vis de la clientèle pour envoyer un wagon".*

*"Les délais ne sont pas très fiables, le camion est beaucoup plus souple".*

*"C'est beaucoup plus rapide par la route, si la commande l'exige".*

*"Si on doit livrer en catastrophe, ce n'est pas possible par le fer ; même en régime accéléré, il faut 3 à 4 jours".*

*"C'est beaucoup plus long que par la route ; par fer il faut 4 à 6 jours ; par la route 2 jours au maximum".*

Il est très net que l'on se préoccupe ici de l'impact commercial du transport sur la clientèle.

- La desserte qui est jugée parfois comme mal adaptée aux besoins ou trop rigide.

*"La SNCF est incapable de nous informer précisément des jours de rentrée des wagons pleins de produits finis (qui ne sont pas fabriqués ici)".*

*"Ca manque de souplesse, c'est trop rigide".*  
(plusieurs citations)

*"Il n'y a pas de train les samedis et dimanches, ça ralentit la rotation". "Les wagons reçus le vendredi ne peuvent qu'être expédiés le lundi, alors qu'un camion partira de suite".*

## 12. Le matériel

- L'état général, la propreté : ils sont jugés satisfaisants sauf chez deux ou trois interlocuteurs

*"Les planchers des wagons sont parfois en mauvais état".*

*"Le matériel n'est pas propre, il y a des clous qui dépassent, on doit nettoyer les wagons bien que le cahier des charges impose la fourniture de wagons propres".*

- L'adaptation aux produits et aux quantités transportés :

Les entreprises sont satisfaites dans l'ensemble sur ce point.

On relève cependant quelques cas où le matériel paraît être mal adapté

- soit au produit (bois et farines en vrac)
- soit à la palettisation lorsque celle-ci concerne des produits finis et, donc fragiles (on évoque ici les problèmes causés par les coups de tampon dans les triages, qui renversent les chargements de palettes et qui occasionnent des avaries).

- Disponibilité : satisfaisante pour l'essentiel.

On note toutefois quelques types de wagons qui paraissent difficiles à obtenir :

- wagon 2 essieux qui du fait de sa capacité moyenne, convient souvent mieux qu'un wagon boggie (à ce sujet, on peut noter que les conditions tarifaires pénalisent de plus le 2 essieux par rapport au boggie).
- wagons plats rancher (R9).

- La manutention des marchandises :

On ne relève pas d'insatisfactions majeures chez les gros embranchés qui font du train complet ; les techniques de chargement ou de déchargement - souvent automatisées - ayant été conçues de façon spécifique (exemple du silo chargeur chez les céréaliers)

*"L'EP tout seul ne veut rien dire. Il faut qu'il s'assortisse d'une grande capacité de manutention. Ce qui est intéressant, c'est le chargement en 4 heures d'un train complet".*

Par contre, chez les petits embranchés on relève parfois quelques motifs d'insatisfaction dans le cas où l'on palettise : il semble qu'il soit plus difficile de charger / de caler / ou de décharger un lot de palettes dans un wagon que dans un véhicule (le wagon, sauf exception comme les wagons EVS à ouverture totale, ne se débachant pas entièrement).

Il faut noter par ailleurs, qu'un gros avantage du fer par rapport à la route réside dans les 24 heures dont on dispose pour charger ou décharger un wagon ; alors qu'un véhicule routier nécessite que l'on s'occupe de son chargement dans les heures qui suivent son arrivée.

Ce fait est ressenti par une majorité d'interviewés

*"Les chauffeurs veulent être repartis avant d'être arrivés. Avec la SNCF, on a le temps de s'organiser".*

### 13. Les coûts

- a) Satisfaction générale chez les "gros" embranchés, c'est-à-dire ceux qui font essentiellement du train complet. Le coût fer est jugé compétitif par rapport à la voie d'eau et à la route.
- b) Par contre, on note des insatisfactions fréquentes auprès des petits embranchés qui font surtout du wagon isolé :
- d'une part, les coûts sont perçus très souvent comme incompréhensibles et multiples, c'est-à-dire qu'en plus du tarif d'acheminement auquel seul on avait pensé au départ, il faut rajouter des frais concernant la desserte, le stationnement, le bachâge, les agrès.

*"La taxation SNCF n'est pas assez claire d'emblée... Cela fait parfois des prix plus élevés que ceux auxquels on avait pensé au départ".*

*"Avec la route, la taxation est beaucoup plus simple, plus claire. Ils s'adaptent à notre système. Il n'y a pas de surprise. Avec la SNCF il y a beaucoup d'imprévus".*

- d'autre part, les coûts sont perçus comme élevés et en forte augmentation :

*"Jusqu'alors les majorations étaient relativement raisonnables mais depuis le début de l'année, c'est une avalanche d'augmentations".*

*"Les tarifs sont beaucoup plus onéreux pour une distance inférieure à 100 kms".*

*"La SNCF ne se rend pas compte des conséquences de ses actions au niveau tarifaire".*

*"Il faudrait pouvoir discuter sur le plan financier avec la SNCF, sur certaines grosses affaires".*

(ce qui transparait en fait dans cette dernière phrase, est la différence de relation que l'on entretient d'une part avec un transporteur public qui tient ses tarifs et d'autre part avec un transporteur privé qui pour "enlever" une affaire est prêt à certaines concessions).

- les frais de stationnement sont jugés élevés et les pénalités de retard de plus en plus élevées.
- enfin, on parle de frais de manutention, de déchargement, de nettoyage du matériel et d'entretien de l'EP qui sont particulièrement sensibles quand les tonnages transitant par l'EP sont faibles. C'est-à-dire que l'on ressent comme disproportionné l'alourdissement des charges fixes de l'EP (entretien et matériel de locotraction) par rapport à l'utilisation que l'on en fait. Et ceci loin de se traduire par une volonté de mieux rentabiliser l'EP par une plus forte utilisation se traduit paradoxalement par sa désaffectation de plus en plus grande.

#### 14. Les problèmes humains

La SNCF est perçue dans certains cas comme un organisme assez impersonnel,

*"Il n'y a pas de contacts humains comme avec les chauffeurs de camions".*

très fonctionnarisé, donc peu souple, et assez tatillonne sur le règlement

*"Si les wagons sont mal chargés, ils refusent le départ".*

*"On a des pénalités administratives, si nous n'avons pas eu le temps de décharger les wagons".*

*"Il y a beaucoup de gens qui sont là pour nous compliquer la vie par des contrôles et des problèmes de sécurité".*

et, les règlements de litige (suite à des problèmes d'avaries) sont jugés longs et compliqués par certains des interviewés :

*"On ne sait jamais à qui il faut écrire, ça change toujours".*

CHAPITRE II

L'UTILISATION D'UNE REMORQUE PORTE-WAGON -  
L'OCCUPATION D'UN TERRAIN EN GARE (C.C.O.)

Les remarques suivantes doivent être interprétées avec prudence car elles portent sur un très faible nombre de cas d'entreprises analysées : 2 pour la remorque porte-wagon et 2 pour le cahier des conditions d'occupation en gare.

## 21. La remorque porte-wagon

- Cas n° 1 : l'entreprise dispose d'un embranchement situé à environ 400 mètres des aires de stockage. Un cours d'eau l'en sépare. 40 000 tonnes environ de produits en sacs ou en vrac partent annuellement de l'EP pour des destinations très variables (vers l'exportation notamment).

La R.P.W. permet de faire la liaison entre les silos et l'embranchement particulier.

Le fonctionnement actuel est jugé satisfaisant (hormis le coût d'entretien de la R.P.W. qui est jugé élevé) et on n'envisage pas de modifications pour l'avenir.

- Cas n° 2 : à l'origine cet établissement était relié par voie métrique à une gare proche. Quand la voie métrique s'est révélée inadaptée (face à la modernisation du matériel SNCF), l'entreprise avait le choix entre construire un embranchement (ce qui aurait nécessité un investissement élevé car le relief s'y prêtait mal) ou opter pour une solution R.P.W. (satisfaisante pour les tonnages transportés par fer : 20 000 tonnes environ).

Cette solution est jugée satisfaisante par l'entreprise car elle est :

- moins onéreuse qu'un EP
- plus souple (possibilité d'amener un wagon à n'importe quel point de l'usine).

- Il semble dont (mais il ne s'agit que de deux cas d'entreprises), qu'une solution R.P.W. soit retenue quand celle-ci est jugée très compétitive par rapport à un embranchement. On ne relève pas d'insatisfactions concernant ce choix en faveur de la R.P.W.

## 22. L'occupation en gare

- Cas n° 1 : cet établissement recevait et expédiait à l'origine une part importante de son tonnage en gare. Le C.C.O. est apparu comme une possibilité de créer une aire de stockage intermédiaire et proche du fer (à une époque où l'entreprise connaissait des problèmes de stockage).

Un projet d'EP a été étudié mais n'a pas abouti devant *"les conditions financières extravagantes imposées par la SNCF"*.

Le C.C.O. est actuellement de moins en moins utilisé car le trafic de l'établissement se fait de plus en plus par voie routière.

*"Je ne compte pas sur la SNCF, on s'en passe fort bien. Je doute de sa capacité à s'adapter aux besoins des clients, surtout pour les délais..., c'est assez fréquent qu'on attende 9 à 10 jours par la SNCF, quand on cherche à gagner des jours et même des heures, cela ne va pas "*

- Cas n° 2 : l'entreprise recevait à l'origine une part importante de ses approvisionnements (produits pondéreux) en gare ; un EP n'était pas envisageable compte-tenu de la situation géographique de l'établissement.

Le C.C.O. n'est actuellement presque plus utilisé et l'entreprise vient d'acheter un terrain pour quitter l'emplacement SNCF. Il semble que les premiers différends avec la SNCF ont débuté lors de la signature il y a 5 ans d'un nouveau C.C.O. qui a remplacé le traité d'occupation initial de 1951.

*"On avait prouvé par les faits que la SNCF nous intéressait. Elle nous a imposé des contraintes d'occupation : elle peut nous mettre dehors en 1 mois, la redevance a augmenté de 6,5 % mais la garantie de trafic a augmenté de 18 %"*.

*"Je me suis aperçu que la SNCF avait une politique à la tête du client : à surface égale, pour la même profession, les tarifs ne sont pas les mêmes..., j'ai des producteurs qui ont aussi de gros problèmes avec la SNCF"*.

*"On ne voulait pas quitter la SNCF mais maintenant on y renonce, on va s'installer ailleurs, et le nouveau terrain est inaccessible au fer"*.

- Il semble qu'il existe entre ces entreprises et la SNCF, un contentieux assez important. Ces deux exemples ne doivent donc être considérés que comme tels.

CHAPITRE III

LES PRINCIPAUX MECANISMES ET LES  
FACTEURS DE DEGRADATION OU D'ABANDON  
D'UN EMBRANCHEMENT PARTICULIER

Les établissements embranchés visités peuvent se répartir suivant que leur trafic EP croît, stagne, décroît ou est devenu nul. Nous analyserons pour chaque type les raisons de cette évolution.

### 31. La croissance du trafic EP

Le tonnage moyen (\*) qui transite par l'EP est de l'ordre de 120 000 tonnes annuel.

Les raisons principales qui justifient cet accroissement de trafic sont :

- . la croissance de l'activité de l'établissement, soit intrinsèquement, soit par le regroupement de certains établissements de l'entreprise,
- . le coût transport jugé plus compétitif à partir d'envois importants (de 40 tonnes jusqu'au train complet),
- . la satisfaction de travailler actuellement avec la SNCF

*"La SNCF a fait de gros efforts : nous avons des interlocuteurs commerciaux conscients de la nécessité de rentabiliser la SNCF et qui ont le souci de la clientèle".*

### 32. La stagnation ou la régression d'activité sur l'embranchement

Le tonnage moyen (\*) qui transite par l'EP est ici plus faible, de l'ordre de 50 000 tonnes.

Les raisons principales qui justifient ces tendances peuvent s'analyser de la manière suivante :

#### 321. Facteurs inhérents à l'entreprise et à ses activités. Il s'agit du changement des caractères de la demande

- . la régression de l'activité de l'établissement due à la conjoncture économique (sidérurgie, bois et papier, engrais). Il s'agit là d'une baisse des tonnages transportés et ceci affecte l'embranchement par un simple effet mécanique. Il n'y a pas ici de nouvelle répartition entre les différents modes de transport.

(\*) il s'agit bien sûr d'une moyenne sur les établissements concernés.

- . la prise en charge du transport amont par le ou les fournisseurs.  
 C'est-à-dire que l'on assiste là, et c'est un fait que nous avons pu relever dans d'autres études, à un certain désengagement de l'entreprise pour tout ce qui ne concerne pas sa propre spécificité. L'entreprise se centre sur son activité et sur ses envois et tend pour ses approvisionnements à s'en remettre à ses fournisseurs, à charge pour eux de les assurer à leurs convenances. Si ces derniers ne sont pas embranchés, l'entreprise ne cherchera pas généralement à faire pression sur eux pour qu'ils s'équipent en ce sens.
- . le fractionnement plus important dans le temps (et dans l'espace) des commandes de la clientèle. Il s'agit là d'un phénomène très général lié à la recherche d'une diminution des en-cours et des stocks conduisant à livrer plus souvent mais en plus petites quantités. Ce phénomène est bien sûr particulièrement défavorable à l'EP.

*"Les unités de transport par fer sont plus importantes que par route, actuellement nos clients ne peuvent pas recevoir 55 tonnes en une fois".*

*"notre tonnage unitaire livré est en baisse très sensible, les gens ne stockent plus".*

*"Les points de vente se sont multipliés".*

*"notre politique est de maximiser l'acheminement par fer (produits de verrerie), car c'est le plus rentable sur le plan tarifaire mais certains de nos clients embranchés ne veulent plus recevoir par fer. Le client n'a plus d'argent, il commande au dernier moment".*

- le conditionnement plus élaboré de certains produits et notamment le développement de la palettisation qui entraînent une fragilité (relative) supérieure au transport. Il faut ajouter de plus que le développement de l'automatisation des systèmes de manutention lié à la palettisation entraîne dans certains cas le rejet du fer.

*"nos clients ont des élévateurs, ils déchargent avec. Or il est difficile de décharger un wagon avec un chariot élévateur".*

*"il est plus facile de décharger un camion que l'on a débaché. On travaille des deux côtés. Avec un wagon, il faut amener chaque palette à la porte du wagon pour que l'élévateur puisse les prendre".*

*"Le drame, c'est les triages. A force d'être tamponnés, les palettes sont défectueuses, et même s'il n'y a pas de casse, c'est tout un problème pour le déchargement".*

- une concurrence commerciale accrue d'où des pressions plus fortes sur les délais et les modalités de livraison. Il s'agit là de satisfaire au mieux la clientèle.
- la demande de certains clients à être livrés à domicile. Il s'agit là toujours de l'entreprise au service de ses clients. Ces derniers s'accommodaient autrefois de recevoir du fret en gare. Ils veulent actuellement et de plus en plus recevoir leurs approvisionnements directement à l'établissement ou même sur leurs chantiers dans le cas des matériaux de construction.
- l'évolution des produits transportés. Ce cas est plus rare mais il mérite d'être néanmoins noté. Il s'agit en gros d'une évolution de produits de type lourds et peu sophistiqués (pour lesquels le transport fer était bien adapté) vers des produits légers et fragiles pour lesquels la route convient mieux.

*"On s'oriente vers des produits moins lourds, des fibres optiques à l'avenir ; des produits sophistiqués et chers, ce n'est pas pour la SNCF" (fabricant de câbles)*

322. Facteurs externes à l'entreprise et à ses activités. Il s'agit du changement des caractères de l'offre.

- . le transport routier n'est plus synonyme de transport privé. Les entreprises n'ont eu pendant longtemps que le choix entre posséder une flotte propre ou faire appel au fer pour assurer leurs expéditions. Dans la mesure où elles ne voulaient pas prendre en charge leur fonction transport, ces entreprises s'adressaient donc au fer.

Le développement du transport public leur permet actuellement de trouver des prestataires de service dans chacun des modes de transport.

- . Il existe des surcapacités latentes dans le transport public. Ceci entraîne une plus grande disponibilité de ce type de transport ainsi que des conditions de tarification plus souples et plus avantageuses, de la part notamment de certains "petits" transporteurs.

*"J'ai l'impression que les transporteurs prennent comme base le tarif SNCF et ils diminuent de 1 ou 2 points, pour un service qui est meilleur".*

- . une amélioration générale du réseau routier et du matériel diminuant sensiblement les temps de desserte et de manutention (chargement et déchargement).
- . une meilleure organisation du transport routier sur le problème du fret de retour, ce qui a un impact positif sur le coût du transport puisqu'il n'inclut plus comme cela pouvait se produire dans certains cas le retour à vide.

*"Les transporteurs routiers sont organisés. Ils sont devenus de bons gestionnaires pour organiser leur trafic aller et retour".*

- . la fermeture dans certains cas de gares ou de lignes ferroviaires. Ceci n'affecte pas bien sûr, le trafic d'embranchement à embranchement, mais affecte par contre les trafic d'EP à fer en gare ou de fer en gare à EP. Ce phénomène est toutefois assez marginal.

- . la non amélioration perçue du délai d'acheminement par le fer, alors que pour la route ce phénomène est très sensible. Ceci est à relier à un phénomène plus général qui est la sensibilité beaucoup plus grande que l'on accorde à la dimension temps.

Ce ne sont pas les délais d'acheminement par le fer qui se sont dégradés - ils se sont même sans doute améliorés - mais la perception que l'on en a est devenue telle que ce qui apparaissait satisfaisant il y a 10 ou 20 ans (6 à 8 jours par exemple) devient à présent excessif ; et par comparaison la route apparaît comme très performante.

323. Facteurs d'appréciation venant renforcer les points précédents.

- . la rigidité attribuée à la SNCF sur le plan des modalités de fonctionnement de l'EP et sur le plan des modalités tarifaires. Ce point a été évoqué dans le chapitre précédent, "le vécu de l'embranchement".

*"on ne discute pas avec la SNCF comme avec un transporteur. Nous avons des marges étroites et il est impossible de transiger avec eux".*

- . le problème de la "casse" jugée beaucoup plus importante par fer. Il s'agit là d'un phénomène qui est perçu de façon très aigüe par une majorité d'interlocuteurs et qui concerne également les règlements de litiges.

*"personnellement, je suis pro-fer ; les wagons permettent une bonne régulation de l'enlèvement car ils stationnent 24 heures. Mais le point noir, c'est la casse, c'est horrible".*

*"il n'y a pas de raison que je compense par le conditionnement la brutalité de la manutention de la SNCF. Même des conditionnements qui transitent par bateau (c'est donc du solide) sont cassés par la SNCF. Sur les camions ça ne casse pas" (entreprise de fabrication de corps creux)*

*"par camion, le marchand reçoit son meuble, il le regarde et il émerge. S'il y a un problème, il le retourne, c'est très simple. Par fer, le client n'a pas ces facilités".*

- . la SNCF jugée comme non compétitive sur courte, voire moyenne distance. Ce fait n'est pas nouveau pour les courtes distances. Par contre, ce qui apparaît, c'est l'abandon du fer sur les moyennes distances. Des acheminements sur une distance de 300 à 400 kilomètres ne paraissent plus justifiables systématiquement du fer.
- . la crainte des grèves SNCF. Cette raison est souvent citée mais elle ne représente pas toutefois une préoccupation majeure chez les interviewés.
- . Enfin, une certaine tendance à valoriser la route et à dévaloriser le rail. Cette tendance est assez générale, la route est perçue comme un mode de transport moderne et dynamique alors que le fer apparaît comme dépassé. Certains embranchés se trouvent confrontés à cet état de fait et sont pour ainsi dire pénalisés.

*"On a des clients embranchés qui trouvent n'importe quel prétexte pour ne pas être livré par fer comme par exemple que leur ligne n'est pas à côté de leur aire de stockage".*

*"On donne des points de remise à nos clients pour qu'ils prennent par fer. Mais ça ne les incite pas beaucoup, même ceux qui sont embranchés. Ils refusent. Ça tient essentiellement à un manque de souplesse et de rapidité ainsi qu'à un problème de casse".*

### 33. L'abandon d'un EP

Les raisons qui ont conduit à cet abandon ne diffèrent guère de celles que nos interlocuteurs évoquent pour justifier une régression d'activité sur leur embranchement, raisons que nous avons analysées au paragraphe précédent.

Avant de rappeler rapidement ces différentes raisons, on peut énumérer les facteurs qui avaient conduit à l'origine (c'est-à-dire, il y a entre 20 et 50 ans) à installer un embranchement dans l'entreprise.

Il s'agissait :

- . de pouvoir répondre à une croissance des flux de l'entreprise,
- . de pouvoir acheminer ou réceptionner des lots importants,
- . de palier aux carences et au faible développement du réseau routier,
- . de pouvoir disposer d'un mode de transport jugé très compétitif sur les coûts,
- . de pouvoir répondre à la demande de fournisseurs ou de clients qui soit étaient eux-mêmes embranchés, ou qui soit se satisfaisaient du fer en gare.

Ces raisons justifiaient à l'époque le recours à un embranchement. Par contre, le fait qu'actuellement la tendance est :

- . à la diminution de taille des lots,
  - . à l'acheminement dans des délais très courts,
- a conduit ces entreprises à délaisser progressivement leur EP d'autant plus que en parallèle la route devenait très compétitive (coût inférieur, délais plus courts, moins d'avaries, prise en charge de la marchandise).

CHAPITRE IV

LES AMELIORATIONS SOUHAITEES DANS  
L'UTILISATION DE L'EMBRANCHEMENT  
PARTICULIER.

Nous résumerons les principales améliorations que les possesseurs d'un embranchement particulier souhaitent voir apporter par la SNCF.

Ces souhaits découlent bien évidemment des insatisfactions que nous avons décrites au cours des chapitres précédents, insatisfactions entraînant dans certains cas une régression du trafic transitant par l'EP.

41. En ce qui concerne l'acheminement des produits on souhaite :

- . une plus grande adaptation des matériels dans certains cas,
- . une certaine souplesse dans la programmation, c'est-à-dire en fait un temps de réponse de la part de la SNCF plus court dans certains cas de force majeure (commande imprévue par exemple qu'il faut honorer rapidement),
- . des possibilités d'acheminement dans des délais courts si le besoin s'en fait sentir. Il s'agit là de la capacité de la SNCF à répondre à une demande de transport rapide. L'entreprise peut très bien se satisfaire dans la majorité des cas d'un acheminement en 5 ou 6 jours mais elle souhaite qu'en cas de demande urgente (même si c'est très rare) la SNCF puisse lui assurer une livraison en 48 heures,
- . moins d'avaries pendant le transport.

42. En ce qui concerne les formalités administratives et les relations commerciales, on souhaite :

- . une simplification au stade de la tarification et de la facturation

*"il faut qu'ils améliorent leur système de facturation, on a des pénalités en cas de retard"*

*"on en a discuté cent fois avec eux, ils savent très bien ce que l'on veut"*

*"il faudrait une simplification administrative sur le coût de l'EP et sur sa gestion ; c'est rébarbatif de payer la desserte et d'être remboursé suivant le tonnage".*

- . une attitude plus commerciale c'est-à-dire un meilleur contact humain, une plus forte implication :

*"j'aimerais que les gens se sentent concernés.  
C'est de pire en pire".*

- . la possibilité de pouvoir réviser dans certains cas des conventions que l'on a passées avec la SNCF ou que la SNCF a passé avec certains des fournisseurs de l'entreprise.

CHAPITRE V

LES CONDITIONS ET LES MODALITES  
D'EMERGENCE DU BESOIN D'UN  
EMBRANCHEMENT PARTICULIER

Nous nous sommes interrogés ici sur les facteurs qui ont conduit à ce que l'on envisage la création d'un embranchement particulier dans un passé récent (5 à 10 ans). Puis nous avons analysé pour quelles raisons cet embranchement ne s'est pas réalisé dans certains cas.

#### 51. Les conditions d'émergence du besoin d'un embranchement

Ces conditions sont de plusieurs ordres :

- . il peut s'agir d'abord de la croissance intrinsèque des volumes / des tonnages à recevoir ou à expédier. C'est-à-dire que la création d'un EP au cours de ces dernières années ne paraît pas avoir été envisagée en dehors de la notion de croissance en terme économique (développement du marché, implantation d'un nouvel établissement...)
- . il peut s'agir également d'une insuffisance des moyens actuels sur le plan :
  - du suivi des délais au sens des cadences de chargement ou de déchargement des flux. Ce problème là est bien sûr lié directement au tonnage transitant par l'établissement
  - de la sécurité des approvisionnements ou des expéditions. Il s'agit là de la volonté de posséder deux modes de transport (et quelquefois trois avec la voie d'eau) pour pouvoir assurer en toutes circonstances l'écoulement des flux
  - commercial, c'est-à-dire que l'on veut là pouvoir offrir à sa clientèle, le choix du mode de transport et surtout ne pas perdre certains clients qui ne veulent être desservis que par fer.
- . Il peut s'agir enfin de la recherche d'un abaissement du prix de revient du transport avec l'existence du train complet. Ce qui est visé ici est l'accès au train complet qui apparaît comme très compétitif par rapport aux autres modes de transport.

*"le train complet est compétitif par rapport à la voie d'eau car c'est plus rapide pour le même coût"*

*"j'ai pensé à un EP à partir de 1970, les trains complets datent à peu près de cette époque".*

D'une façon générale, on voit que les installations récentes d'embranchements particuliers se sont faites dans des établissements où le tonnage transport était important et où l'on pensait "train complet". Il faut noter de plus que cette installation s'est faite à l'occasion de l'implantation d'un nouvel établissement ou à l'occasion de l'extension d'un établissement existant. La création d'un EP suppose en effet un aménagement important de l'aire de l'établissement ; il doit être intégré à l'entreprise et non "plaqué" sur elle ; et il paraît illusoire ou tout du moins très difficile de le concevoir à postériori une fois que l'entreprise est déjà installée.

## 52. Les raisons de non aboutissement d'un projet d'EP

On peut distinguer deux types de raison pour lesquelles un projet d'embranchement n'a pas abouti bien qu'il ait été très concevable pour l'entreprise et fortement envisagé : les unes tiennent à l'importance que représente pour l'entreprise une telle décision, les autres tiennent à des difficultés à trouver un "terrain d'entente" avec la SNCF.

### 521. L'EP, un pari sur l'avenir

Un embranchement particulier représente pour une entreprise une infrastructure de transport à caractère durable et qui représente un coût fixe non négligeable. Il est un engagement à long terme, une sorte de "pari sur l'avenir" que certaines entreprises se refusent à prendre - même si dans l'immédiat une telle réalisation est souhaitable - dans la conjoncture économique actuelle et dans l'incertitude de la politique de la SNCF.

*"Une politique de transport par fer est forcément une politique à long terme : il faut construire un EP, il faut acheter ou louer des wagons. C'est une politique qu'il faut prévoir longtemps à l'avance et sur laquelle on peut difficilement revenir".*

*"Je ne sais pas si la SNCF se rend compte à quel point la politique ferroviaire est une politique à long terme. Si on se lance dans le transport par fer, ça demande un investissement, on ne part pas pour 6 mois... qu'est-ce que cela va devenir ? va-t-on réduire le réseau comme prévu"*

*"on commence à se poser des questions depuis 1974 sur la politique de la SNCF... c'est l'incertitude".*

Par comparaison, la solution routière (et notamment le transport public) est perçue comme :

- . un non engagement sur une longue durée. C'est en effet très souvent de l'affrètement et même s'il s'agit d'un affrètement longue durée c'est pour un maximum de 1 an
- . laissant l'investissement hors de l'entreprise
- . permettant de bénéficier de la conjoncture favorable au donneur de fret dû à la forte concurrence qui existe entre les transporteurs publics et qui conduit à une baisse des prix.

On peut ajouter de plus et ce point nous paraît fondamental, que la solution routière ne nécessite pas une décision au sens fort du terme et qu'elle ne préjuge pas de l'existence d'une politique transport dans l'entreprise. On constate en effet que si les entreprises importantes ont une politique transport qui est voulue et organisée par la direction générale, les petites entreprises, au sens entreprise/établissement, n'ont pas par contre généralement de politique transport. Le transport dans ces petites entreprises est traité un petit peu comme une activité dont il faut se débarrasser au plus offrant et au plus efficace et où l'on ne veut pas s'impliquer.

L'EP représente un engagement, une implication, une prévision alors que recourir à un transporteur n'engage absolument à rien. En cas de régression du tonnage transporté, l'entrepreneur avec EP devra continuer à supporter certaines charges fixes (entretien et amortissement de l'installation) tandis que l'entrepreneur "route" cessera simplement de faire appel à certains transporteurs.

La route représente donc une solution de facilité par rapport au fer.

522. Les difficultés à trouver un terrain d'entente avec la SNCF

Un deuxième type de raisons pour lesquelles dans certains cas un projet d'EP n'a pas abouti réside dans la difficulté de la négociation du contrat avec la SNCF. A tort ou à raison, on rejette la responsabilité du non aboutissement du projet sur les agents SNCF. Il semble donc que ce soit ici la politique commerciale de fer qui soit mise en cause.

*"J'ai dit à la SNCF, on fait actuellement 200 wagons en gare par an ; nous allons passer à 800 ou 1000 par an. Ils m'ont répondu que si on voulait s'embrancher, on n'avait qu'à payer. Il fallait tout financer nous mêmes et même financer une installation capable de desservir par la suite d'autres usines dans la zone industrielle. Vous pensez bien que l'on n'a pas marché. On était plutôt pour au début, mais devant une telle politique commerciale... et puis pour aller à Rouen il faut 2 heures en camion, eux ils mettent 3 jours".*

*"Quand on "gratouille" les contrats, on s'aperçoit qu'ils ne disent pas tout. Il y a beaucoup de coûts annexes et des impératifs de règlements dont on n'a pas l'habitude".*

*"Sur le plan administratif, dans l'état actuel des choses, c'est complexe de négocier la mise en place d'un EP pour des non-spécialistes. Ils donnent l'impression de vous faire un cadeau".*

*"Il ne faut pas faire supporter à l'utilisateur le coût d'embranchement dans de telles proportions. Si demain la politique menée à la SNCF est différente, je l'envisagerai à nouveau".*

CHAPITRE VI

LES TENDANCES D'AVENIR EN MATIERE  
DE MODES DE TRANSPORT

D'une façon globale, on ne constate pas une amélioration de la situation actuelle pour le transport fer, mais plutôt une poursuite relative de cette régression. Celle-ci se fait essentiellement au bénéfice de la route.

Les entreprises interviewées peuvent se répartir grossièrement en deux groupes d'inégale importance suivant que l'on envisage pour l'avenir une augmentation ou une régression de la part du transport fer dans le tonnage global de ces entreprises.

- Les entreprises qui envisagent un recours accru au fer pour leurs transports sont de très loin les moins nombreuses. Il s'agit généralement d'entreprises de taille importante et dont les flux de transport conséquents sont souvent assurés par trains complets ou par rames. Le recours accru au fer pour l'avenir se justifie par le fait :

- . qu'à partir d'un certain tonnage le fer est la solution la mieux adaptée :

*"pour des gros tonnages et quand c'est régulier, on prendra le fer"*

*"pour nous l'EP ce sera la possibilité de recevoir des trains complets".*

- . qu'il est le plus rationnel quand les deux établissements sont embranchés,
- . que la SNCF semble développer son effort commercial.

- Les entreprises qui envisagent par contre de faire appel de plus en plus au transport routier sont les plus nombreuses. Les causes de cette désaffection portent (et ceci comparativement à la route) sur :

- . le fait que le fer est jugé de moins en moins rentable sur les petites et moyennes distances :

*"il faut au moins 300 kilomètres pour envisager un transport fer"*

*"si les prix montent encore c'est la catastrophe car ils sont maintenant à peine compétitifs avec la route et le service est loin d'être identique".*

. le manque de souplesse, d'adaptation et de rapidité du fer :

*"Les usines jonglent sur les stocks. Il faut pouvoir du jour au lendemain doubler un trafic ou l'arrêter entièrement".*

*"les clients n'ont plus de stocks, ils exigent de la rapidité, c'est incompatible avec le fer".*

. l'existence d'avaries :

*"s'ils veulent récupérer mon trafic, il faut qu'ils cassent moins".*

*"je veux des garanties en cas d'avaries".*

. une absence de dialogue commercial, une rigidité trop administrative qui "irritent" certains interviewés :

*"le fer n'est pas tout de suite sensibilisé sur les conséquences de ses actions. Il ne s'en apercevra que trop tard et ce sera irréversible".*

*"la SNCF donne l'impression de ne pas s'occuper de la concurrence, de ne pas la voir. Il faut qu'ils soient réalistes. Ils perdent avec notre profession (produits pondéreux) un tonnage important et ça va continuer".*

*"Je suis prêt à reprendre avec eux s'ils font un effort commercial".*

*"chaque fois que l'on construisait une usine jusqu'à présent, c'était automatique, on prévoyait un EP. Maintenant il y a une sorte d'insécurité qui se développe, on ne sait pas ce que veut la SNCF. On croyait par exemple aux techniques mixtes, le trans container. La SNCF n'y a pas cru et a découragé toutes les tentatives".*

CONCLUSIONS ET HYPOTHESES D'ACTION

1. Il ressort des principaux constats précédents que la désaffection du fer est en fait liée principalement à une évolution des critères d'appréciation de la fonction transport.

A la notion classique et ancienne du transport perçu comme un acheminement de marchandises entre deux points, est venue s'ajouter la notion de service rendu par ce transport. C'est-à-dire que l'on se situe, et ceci de plus en plus, dans une optique :

- de valorisation du délai court (et respecté) d'acheminement
- de valorisation de la souplesse et de la capacité d'adaptation instantanée à une demande (c'est le transporteur routier qui sera dans l'entreprise 24 heures après un appel)
- de valorisation de la "prise en charge" complète du transport depuis l'expéditeur jusqu'au destinataire. Cette prise en charge est obtenue psychologiquement et même parfois réellement par le recours à un transporteur routier qui assure le chargement, le convoyage et le déchargement des produits et qui en porte la responsabilité. Le fer par contre apparaît comme un système beaucoup plus anonyme sans unité de responsabilité ; il n'existe pas un responsable du transport au sens de l'"accompagnateur" pour la route.

Parallèlement à cette évolution des critères d'appréciation du service transport, évolution ayant des conséquences défavorables pour le fer, on peut dire qu'il existe également une tendance à la désaffection des flottes routières privées. Cette tendance est intéressante car elle est de même nature que celle du désengagement ou du non engagement envers un embranchement particulier : elle vise à placer ou à déléguer à autrui les investissements en matière de transport nécessités par le trafic de l'entreprise, ainsi que leur gestion. De plus, elle décharge l'entreprise de toute responsabilité en cette matière.

Ceci nous paraît fondamental car c'est une des causes qui sous-tend la désaffection ou la non création d'un embranchement. Les entreprises ont tendance à se replier sur leur activité propre et à se désintéresser (donc à désinvestir) de ce qui n'est pas de leur propre spécificité. Il s'agit d'un désengagement financier (ne pas immobiliser un capital dans une logistique de transport) et d'un désengagement de la prise en charge (laisser à autrui les problèmes créés par un transport).

Il est certain que ceci est à nuancer suivant le type de fonctions (fonctions analysées dans la première partie de ce rapport : collecte et stockage, première transformation, fabrication, distribution finale) exercées par l'entreprise et suivant les tonnages qui transitent par l'embranchement particulier :

- les établissements situés très en amont de la filière ainsi que les gros utilisateurs d'E.P. sont généralement, soit peu demandeurs de tels services, soit satisfaits du service actuel fer. De plus à ce stade, la notion de coût du transport est prépondérante, elle prime sur la notion de service. Le fer est jugé compétitif par rapport à la route

*"La SNCF est valable pour les lourdes charges, à longue distance"*

*"Plus c'est loin et plus c'est lourd, et plus la SNCF est intéressante"*

*"La SNCF est intéressante sur des contrats réguliers et importants"*

*"L'acheminement est lent, mais ça nous convient comme ça"*

*"Les problèmes avec la SNCF n'existent pas. On les règle. Nous sommes des partenaires " (gros utilisateur)*

*"Il n'y a aucune difficulté pour travailler actuellement avec la SNCF, quand on passe un certain tonnage ce n'est plus rigide" (gros utilisateur)*

- Par contre, les établissements situés en aval de la filière et les petits utilisateurs d'embranchement (wagon isolé notamment) sont généralement relativement mécontents du service actuel fer. Le service offert supprime ici la notion de coût.

*"Notre politique est nette : elle met l'accent sur la rapidité et sur la livraison à pied d'oeuvre chez le client : c'est donc la route"*

*"Ou bien la SNCF met un service équivalent à la route et alors là très bien ; ou bien vous ne le mettez pas et alors les prix doivent compenser de façon très nette"*

*"Le coût a toujours bien sûr de l'importance, mais ce que je veux c'est un vrai service"*.

2. Face à cette situation, nous évoquerons les principales directions d'action vers lesquelles il apparaît opportun de s'engager. Celles-ci visent, soit le court terme (il s'agit de stopper la désaffection actuelle enregistrée pour le fer), soit le long terme (il s'agit de développer l'implantation de nouveaux embranchements).

a) Les mesures conservatoires :

- développer une politique de communication plus incisive et plus commerciale : il existe nous semble-t-il un ensemble de dispositions, de mesures qui sont favorables au fer mais qui sont très mal connues des industriels.

Ces derniers se comportent un peu comme si tout leur avait été dit sur le transport par fer il y a de nombreuses années, et on note une tendance à ne plus reconsidérer cette position, à ne plus mettre en concurrence le fer et la route.

Il faut donc essayer de provoquer cette remise en cause et ceci de préférence sur des cas concrets en mettant en évidence les éléments favorables (de coût et de service) à une comparaison fer et route sur certains segments de trafic déterminés. Il faut en quelque sorte que le fer reste présent dans l'esprit des industriels.

Ceci doit s'accompagner d'une politique commerciale plus souple et orientée très nettement vers la satisfaction de la clientèle. Nous avons pu voir en effet que l'on adressait de très sévères critiques à ce que l'on perçoit comme une certaine inertie, une certaine lourdeur administrative, un manque d'implication de certains services SNCF.

- réduire impérativement le phénomène des avaries qui est une des causes principales de désaffection du fer dans certains cas. Ceci pouvant se faire, soit au niveau des triages soit en concevant un type de matériel permettant une meilleure "stabilité" d'un chargement notamment paléttisé.
- promouvoir le développement d'un service express, service offert en quelque sorte en marge du service habituel. Il ne s'agit pas d'accélérer tous les transports fer, mais d'être en mesure d'offrir, en face d'un service à délais longs et bas prix, la possibilité d'un service rapide et aux délais sûrs, même si celui-ci est plus cher.
- élaborer des argumentaires commerciaux adaptés selon la fonction dominante des types d'établissement auxquels on s'adresse. Nous avons pu noter en effet dans la première partie de l'étude que les critères d'appréciation du service transport étaient très différents selon la situation d'un établissement dans la filière des flux.

Un argumentaire unique et indifférencié est le plus sûr moyen pour donner du fer une image moyenne sur tous ces segments de trafic. Il faut pouvoir répondre à chaque type de problème posé, à chaque préoccupation de transport par un argumentaire spécifique.

b) Les mesures fondamentales pour le moyen et long terme

- une approche commerciale systématique au niveau de chaque avant projet d'implantation d'établissement. On a vu en effet qu'une création d'embranchement particulier n'a de chances sérieuses de succès que si elle est introduite au stade de la conception générale de l'implantation de l'établissement. Une fois que l'organisation générale de l'établissement est décidée, il est trop tard bien souvent pour permettre l'implantation d'un embranchement.

Il y a donc des actions de sensibilisation à entreprendre, ou à poursuivre auprès, bien sûr, des décideurs finaux que sont les industriels, mais également auprès des "prescripteurs" (bureaux d'études, collectivités, aménageurs de zones industrielles, Chambres de commerce et Directions Départementales de l'Équipement) qui participent à la conception d'un projet d'établissement.

- mettre en place un système d'analyse par filière permettant de repérer des flux cohérents et de développer une action commerciale pour le trafic d'EP à EP. On a vu en effet que ce qui fonctionne le mieux (sauf dans quelques cas) et ce qui vraisemblablement devrait continuer à donner satisfaction réside dans le trafic d'EP à EP, car il s'agit d'un trafic de porte à porte, sans rupture de charge et qui est donc comparable au transport routier.

Or, on se trouve souvent en présence d'une situation bloquée qui provient du fait que l'on ne s'embranché pas ou que l'on ne l'envisage pas, du fait que les établissements (fournisseurs ou clients) avec qui l'on est en contact ou certains d'entre eux ne le sont pas non plus :

*"Je ne vois pas pourquoi j'aurais un EP, mon plus gros fournisseur me livre par route".*

Il conviendrait donc, pour sortir de cette situation, de raisonner et d'agir en terme de filière produit (bois, vins, verre...), c'est-à-dire :

- . de sélectionner un certain nombre de filières qui peuvent apparaître intéressantes pour le fer, soit parce que le produit se prête bien au transport par fer, soit parce que le transport porte sur des tonnages importants
- . d'identifier au niveau de chaque filière les établissements qui sont en relation (qui jalonnent cette filière) et les flux que ceux-ci échangent
- . de viser à constituer ce que l'on peut appeler un réseau maillé d'EP inter-établissements.

Cette approche permettrait de maximiser les chances d'implantation d'embranchements particuliers, car l'on s'adresserait à des entreprises qui sont interdépendantes. Elle présente à notre sens beaucoup plus de chances de réussite qu'une action centrée uniquement sur une famille d'établissements, au sens par exemple, des fabricants de ciment. Le processus à suivre est un peu le même que celui qui a présidé à la mise en place de la chaîne du froid, c'est-à-dire que pour que celle-ci soit possible, il fallait qu'elle existe depuis l'origine jusqu'au consommateur (réfrigérateur) en passant par le meuble réfrigéré dans le magasin, la chambre froide chez le grossiste, le véhicule ou le wagon frigorifique pour le transport.

- revaloriser l'image du transport fer en essayant de "positionner" celui-ci comme un transport d'avenir, un moyen du futur, et non comme un mode de transport désuet et relevant du passé.
- enfin, mettre en évidence les économies d'énergie pouvant résulter d'une utilisation du fer par rapport à la route. Ceci doit se faire bien sûr progressivement, les chefs d'entreprise n'étant guère sensibilisés actuellement sur ce thème.

A N N E X E

Guide d'entretien utilisé

ETUDE EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

THEME I

INTRODUCTION

11. Voulez-vous que nous parlions tout d'abord de votre entreprise, et plus particulièrement de cet établissement ?

Pouvez-vous brièvement décrire la nature et l'ampleur de ses activités ?

[Non directif - exploratoire]

Relancer sur : historique de l'entreprise et de l'établissement  
fonctions essentielles de l'établissement  
type de produits travaillés  
organisation générale (notamment logistique transport)

## THEME II

POSITION ET IMPORTANCE DES TRANSPORTS

Dans l'activité de votre entreprise (ou établissement) que vous venez de me décrire, les transports interviennent à différents moments ; voulez-vous me parler de ce qu'ils représentent, de leur importance, de la nature des contraintes qu'ils ont à satisfaire.

21. Qualitativement, tout d'abord (explorer...)

- Problème perçu comme fondamental ou secondaire ?
- Centrage sur transport amont ou transport aval ?
- Nature des préoccupations transport (coût, délais, disponibilité, etc...)
- Qui est concerné par le problème transport et le choix des modes dans l'entreprise ? Y a-t-il une politique transport définie ?

22. A l'origine de l'implantation de cet établissement, comment ont paru les contraintes de transport ? Ont-elles été prises en compte ou négligées ? Comment ? Pourquoi ?

Faire expliciter le pourquoi de la position de l'établissement et les problèmes éventuels en raccordement

- fer
- route
- eau

Parlons maintenant des caractéristiques de vos transports. Prenons pour commencer tous les transports amont, c'est-à-dire l'approvisionnement de l'établissement (tableau).

- IIIa. - Quels types de produits  
 - Quels conditionnements pour le transport  
 - Tonnage annuel  
 - Taille des lots - mini - maxi-modal  
 - Distance mini - maxi-modal  
 - Nombre de points d'origine  
 - Caractère régulier ou irrégulier, saisonnalité  
 - Est-ce vous qui maîtrisez le choix du mode de transport ou le fournisseur ?  
 - Quels sont les moyens utilisés pour ce flux, et la part approximative de chacun d'eux, en pourcentage du tonnage annuel de ce flux ?

(pour chaque flux identifié)

IIIb. Pour quelles raisons utilisez-vous ces moyens, dans ces proportions

- s'agit-il d'un choix délibéré : selon quels critères ?-ou d'une contrainte : de quelle nature ?
- explorer : - problème de la manutention  
                   - problème de la capacité de stockage
- explorer spécifiquement les cas EP non utilisés ou peu utilisés.

(idem pour les transports d'expédition)

THEME IIIa.

## FICHE ANALYSE FLUX

N°

ENTREPRISE :

		Flux			Flux			
Approv. ou expédition								
Type de produit								
Conditionnement de transport								
Tonnage annuel (tonnes)								
Taille des lots Expéd./Livr.		Mini	Modal	Maxi	Mini	Modal	Maxi	
Distance Km		Mini	Modal	Maxi	Mini	Modal	Maxi	
Régularité Saisonnalité								
Nbre approximatif de points d'origine ou destination								
Maîtrise du transport (oui-non-mixte)								
Moyens utilisés et % du tonnage des flux	F	Embranchements particuliers						
	E	Remorque porte-wagons						
	R	C.C.O.						
	Fer en gare							
	R	Flotte propre ou VI loués longue durée						
	O	Transporteur						
	U							
	T							
	E	Voie d'eau						
	Autres (préciser)							
Mode de manutention								
Capacité de stockage								

41. Votre établissement dispose d'un embranchement particulier.

Quand a-t-il été installé, et dans quelles circonstances ?

(Faire raconter l'historique de l'EP)

(Si EP récent)

42. Est-ce vous personnellement qui avez pris la décision d'implantation ou participé à celle-ci ?

Comment cela s'est-il passé ?... C'est-à-dire, qui est intervenu ?  
Comment ?

(Dégager rôle des responsables de l'entreprise, des conseillers extérieurs, de la S.N.C.F.)

43. Quels avantages attendiez-vous principalement de l'EP au moment de son implantation ?

Explorer avantages perçus et raisons d'implantation de l'EP.

51. Actuellement, quel est le tonnage total transitant par votre EP (rappeler thème III)

52. Comment a-t-il évolué ces dernières années ?

53. Pour quelles raisons ?

Explorer

si croissance ou régression

- due à effet mécanique volume ↗ ou nouveaux flux ?
- liée à évolution produit ?
- liée à évolution clientèle ou fournisseurs ?
- poids du critère coûts par rapport aux autres critères - délais - disponibilité - taille des lots, etc...

54. Comment cela se passe t-il, quelles sont les facilités ou difficultés que vous rencontrez dans l'exploitation de votre EP

Explorer sur :

- la manoeuvre (qui la fait, quels problèmes)

- la fréquence de desserte, les horaires

- les systèmes de manutention

- le dispositif de stockage

- le coût, la perception du coût

## THEME VI

A CEUX QUI DISPOSENT D'UNE REMORQUE PORTE-WAGON

61. Depuis combien de temps disposez-vous d'une remorque porte-wagon ?

62. Pouvez-vous m'expliquer dans quelles circonstances et comment vous avez été amené à cette solution ?

(faire décrire et explorer)

- quelles étaient les alternatives en présence
- raisons de rejet de la solution EP
- avantages et inconvénients perçus de la solution RPW
- si c'était à refaire, quelle solution adopterait-on ?

63. Critères et conditions d'utilisation actuelle de la RPW.  
Raisons d'emploi / Non emploi

## THEME VII

A CEUX QUI DISPOSENT D'UN C.C.O.

71. Depuis combien de temps disposez-vous d'un C.C.O. ?

72. Pouvez-vous m'expliquer dans quelles circonstances et comment vous avez été amené à cette solution ?

(faire décrire et explorer)

- alternatives en présence
- raisons du rejet de la solution EP
- avantages et Inconvénients de la solution C.C.O.
- si c'était à refaire, quelle solution adopterait-on ?

73. Critères et conditions d'utilisation actuelle du C.C.O.  
Raisons d'emploi / Non emploi

THEME VIII

SI PAS D'EMBRANCHEMENT PARTICULIER

Votre établissement ne dispose pas d'un embranchement particulier.

81. Quelle est la position actuelle et future du transport par fer pour votre établissement.  
Développement stagnation régression ? Pourquoi ?

82. Cette solution a-t-elle déjà été envisagée ?

Explorer : - quand, dans quelles circonstances ?

- pourquoi n'a-t-elle pas été retenue ?

83. Quels avantages et inconvénients présente, à votre avis, et pour le cas de votre établissement, la solution embranchement particulier ?

- Explorer : - coût investissement  
- coût fonctionnement

Avantages et inconvénients liés à

- nature des produits
- structure du trafic

Dégager les critères décisifs - en quoi les solutions actuelles sont-elles perçues comme meilleures que la solution E.P. ?

84. Envisagez-vous, ou envisageriez-vous à l'avenir, l'implantation d'un E.P. ?  
Sous quelles conditions ?

(Faire décrire projet E.P. s'il en existe)

Faire préciser la nature des conditions de réalisation d'un E.P. telle que perçue par l'interviewé

- nature du trafic
- tonnage annuel perçu comme plancher, etc...

THEME IX

AVENIR DE LA REPARTITION DES MODES : ATTENTES

91. Comment voyez-vous l'évolution de vos transports et de la répartition des modes à l'avenir ?

- Explorer - part fer
  - . E.P.
  - . C.C.O.
  - . R.P.W
  - . en gare
- part route
  - . flotte privée
  - . système tiers
- part voie d'eau

Raisons de ces évolutions.  
 Centrer notamment sur utilisation E.P.  
 Part fer/autres modes.

92. Si transport par fer en gare ou C.C.O.

Explorer problème du camionnage gare → entreprise

- qui le fait ou le fera ?
- problème rupture de charge
- problème éventuel du camionnage SNCF

93. Quels changements ou améliorations souhaiteriez-vous de la part de la SNCF, en particulier en ce qui concerne les modalités d'implantation et d'utilisation d'un E.P. ?

- Explorer
- problème de l'étude d'un E.P.
  - de son financement
  - disponibilité wagons
  - tarification
  - fréquence de desserte - horaires, etc...

FICHE SIGNALÉTIQUE

RAISON SOCIALE

ADRESSE PRÉCISE

N° TELEPHONE

NOMS ET FONCTIONS DES PERSONNES INTERROGÉES

SECTEUR D'ACTIVITÉ

Catégorie échantillon

- embranchés - utilisateurs E.P. 1
- embranchés - non utilisateurs E.P. 2
- remorques porte-wagons 3
- C.C.O. 4
- non embranchés 5

Nom de l'enquêteur

Date de l'enquête

Lieu de l'enquête