

# Assemblée Générale du GNTC

La Relance du Trafic Ferroviaire Combiné  
ou comment réussir un vrai report modal  
L'exemple du trafic de/vers l'Italie

Armand Toubol

Ancien Directeur Fret à la SNCF



19 Octobre 2016

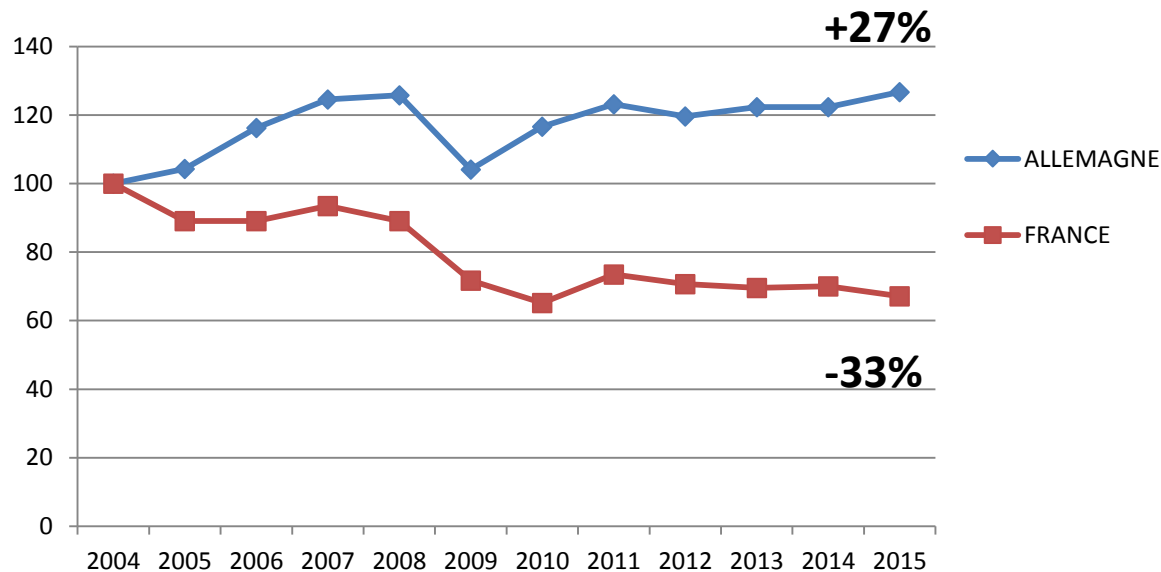
# Evolutions comparées du transport combiné en Europe

- Les Grands flux transeuropéens de 2005 sont souvent liés aux points de concentration: ports, franchissements de barrières naturelles.

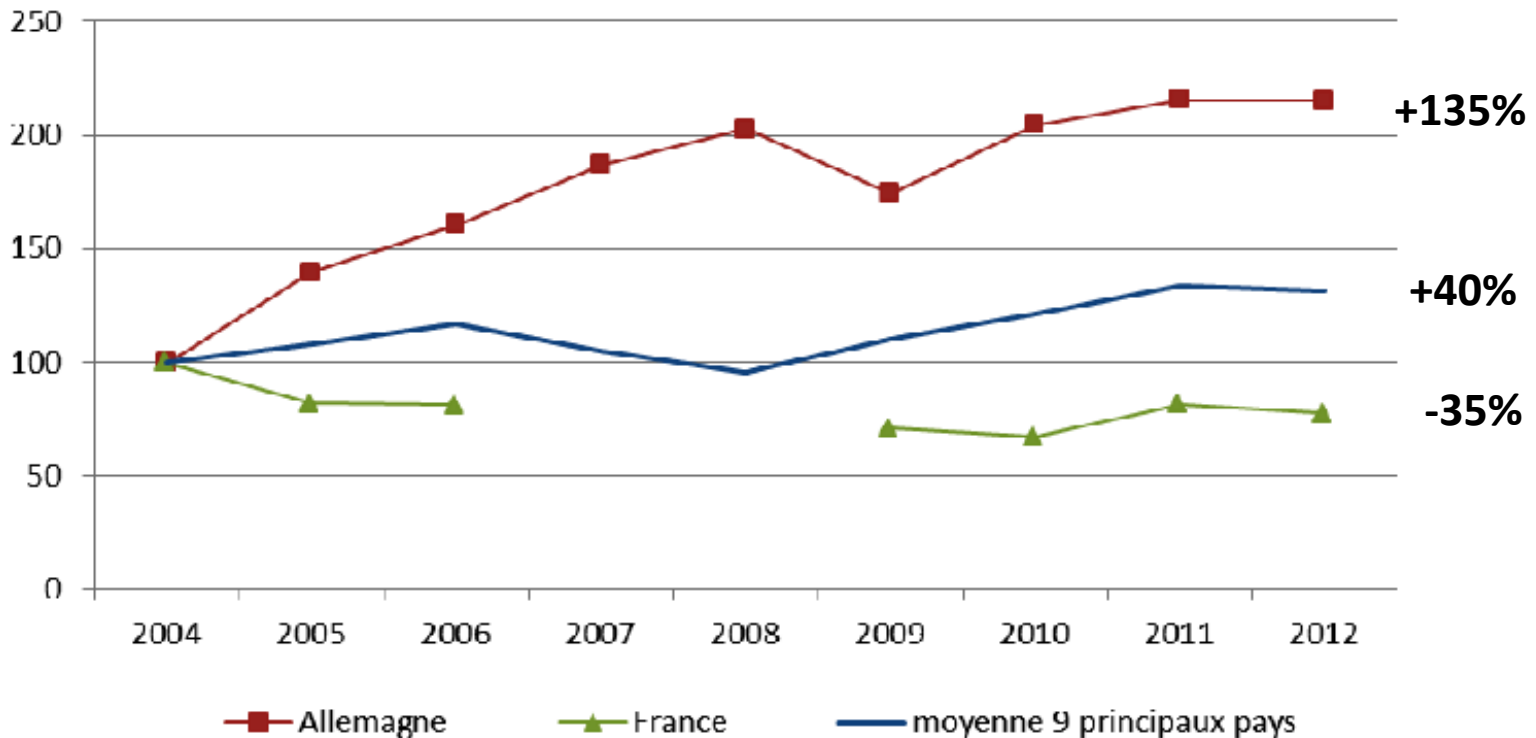


# Evolutions comparées du transport combiné en Europe, en Allemagne et en France

- Evolution du trafic de fret ferroviaire de toutes natures
- De évolutions très divergentes....



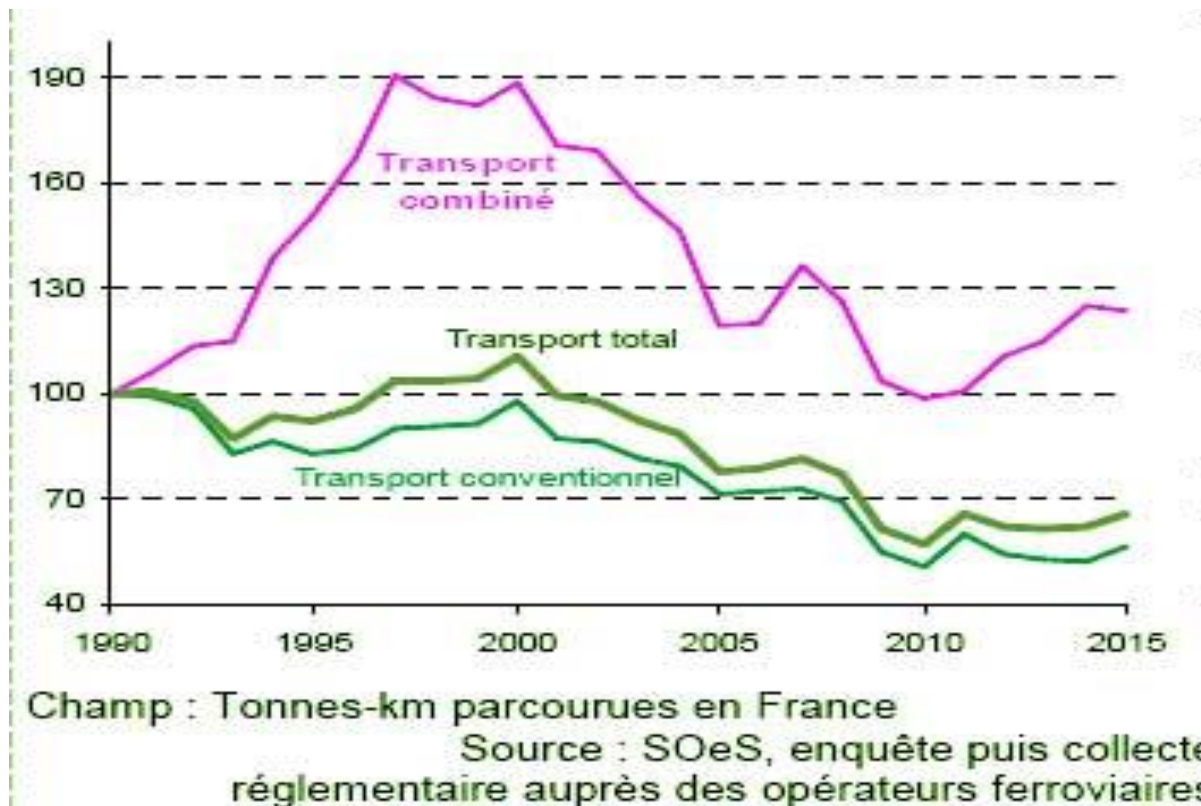
# Evolutions comparées du transport combiné en Europe, en Allemagne et en France ...et encore plus en transport combiné rail route



Source : EUROSTAT

# Evolutions comparées du transport combiné en Europe, en Allemagne et en France

- Mais les évolutions récentes sont positives en France



## Analyse des causes sur un exemple

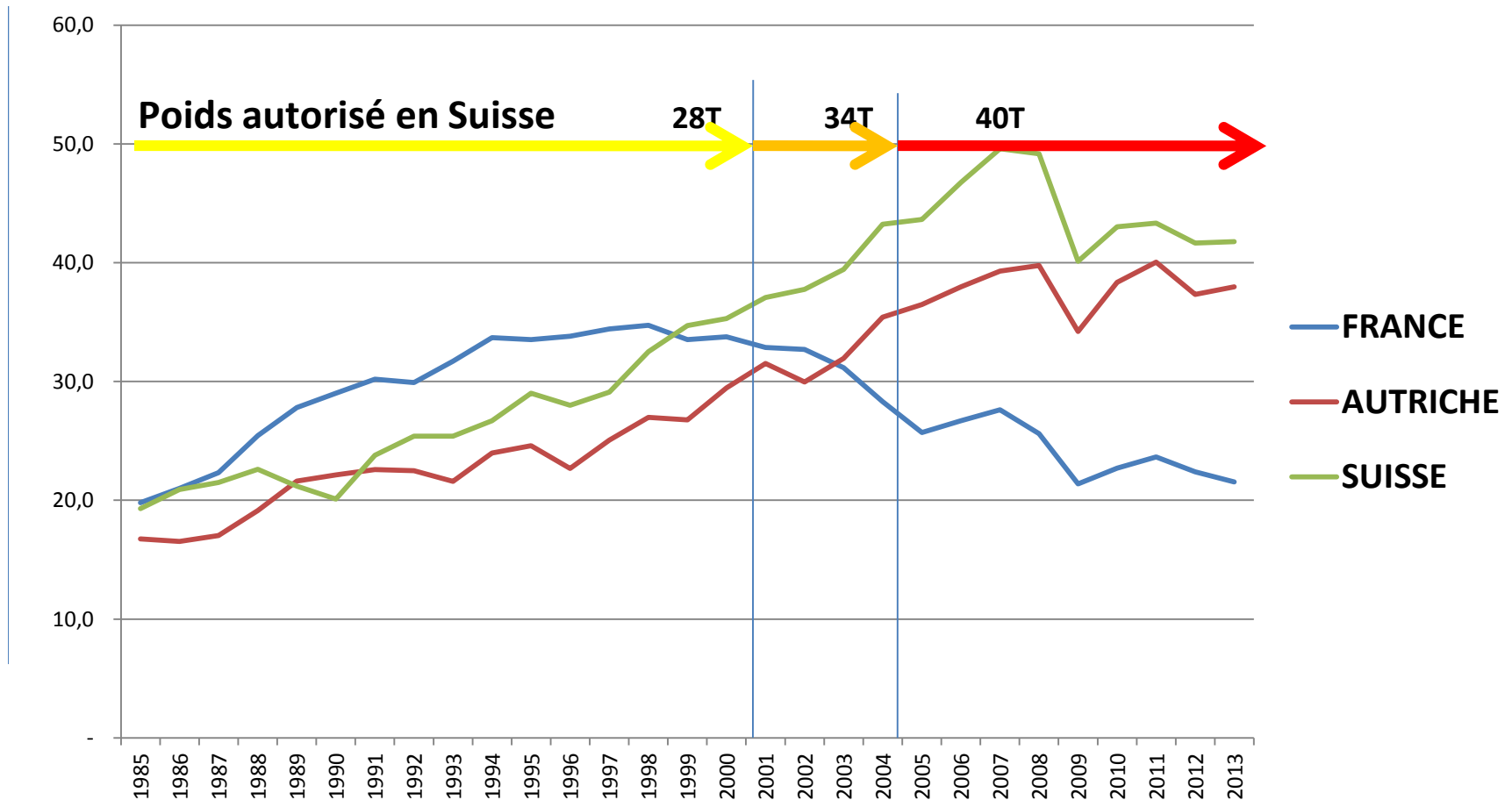
### Les Grands flux de trafics ferroviaires de 1998:

- Rotterdam- Novarre faible passage par la France a été perdu
- Zeebrugge, Anvers-Bâle fort passage par la France a été perdu
- Le Havre –Lyon très concurrencé par Rotterdam-Lyon a été en partie perdu
- Zeebrugge, Anvers-Milan fort Passage par la France a été perdu
- Les trafics d'échanges bilatéraux fluctuent fortement avec une érosion liée à la perte de compétitivité industrielle



# Les Evolutions du Trafic de 1985 à 2013

Trafic en Millions de Tonnes net **tous modes** du Frejus/ Mt Cenis au Brenner

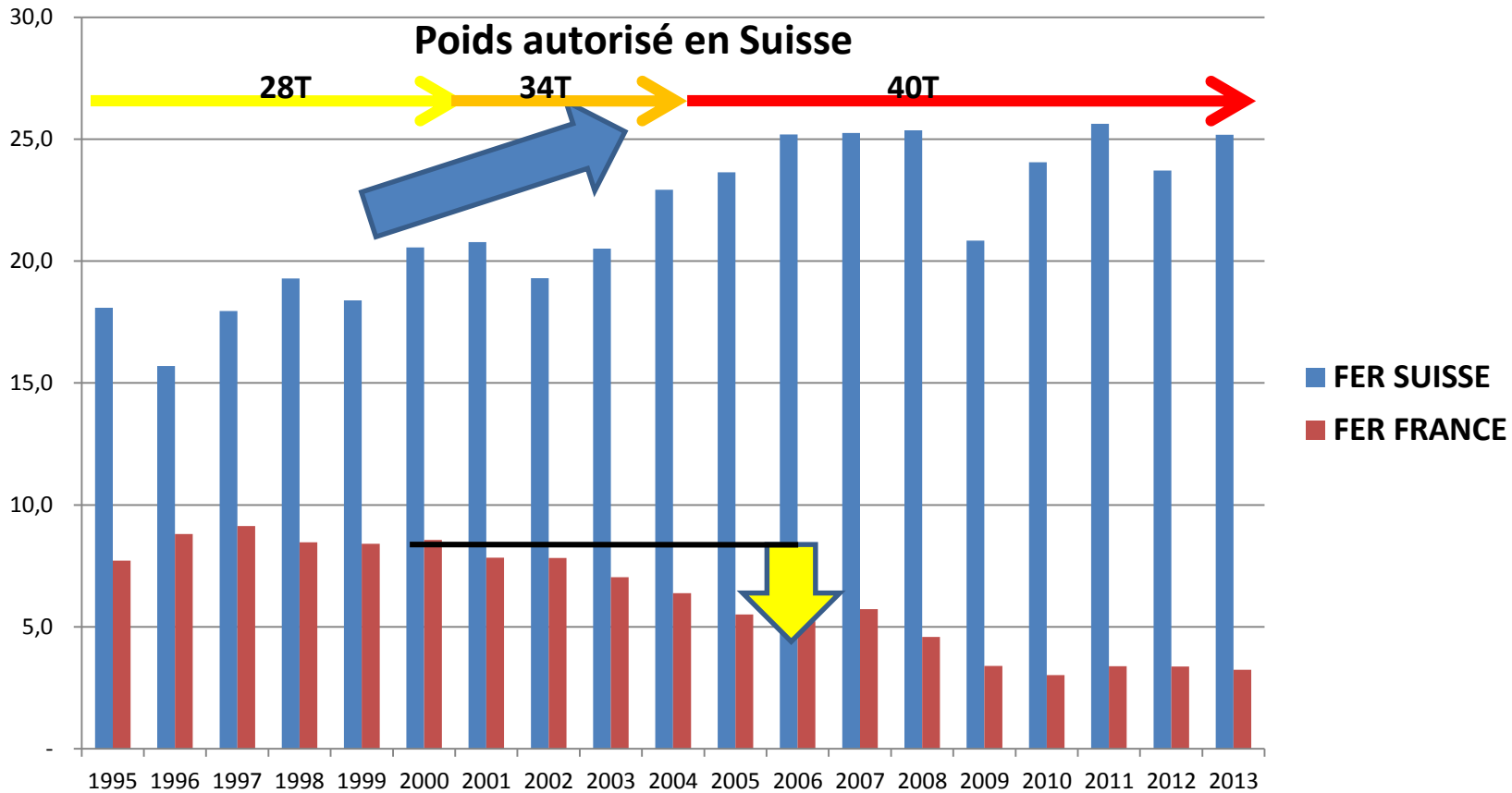


# Les Evolutions du Trafic de 1985 à 2013

- Le Mode ferroviaire a été durement touché tout particulièrement sur les trafics de Transit.
  - Les trafics de transit par Modane provenaient de Rotterdam, de Zeebrugge/Anvers par le HUB de Muizen et en partie d'Allemagne par celui d'Intercontainer situé dans la région de Metz.
  - La baisse de la qualité de service en France, la compétition tarifaire par de nouveaux entrants sur le Corridor N°1 qui monte en puissance depuis 1999 et la disparition d'Intercontainer et de son Hub de Metz Sablon ont conduit ces trafics à quitter la France en quelques années pour passer par la rive droite du Rhin et utiliser les voies Suisses.
  - Ces trafics de Transit qui représentaient plusieurs dizaines de trains par semaine et 3MT net de marchandises traversant tout ou partie de la France ont fini par disparaître vers 2006. Ceci explique l'essentiel de la perte constatée à Modane.
  - L'autre facteur de perte concerne le marché des trafics bilatéraux qui ont souffert de la perte de qualité de service.

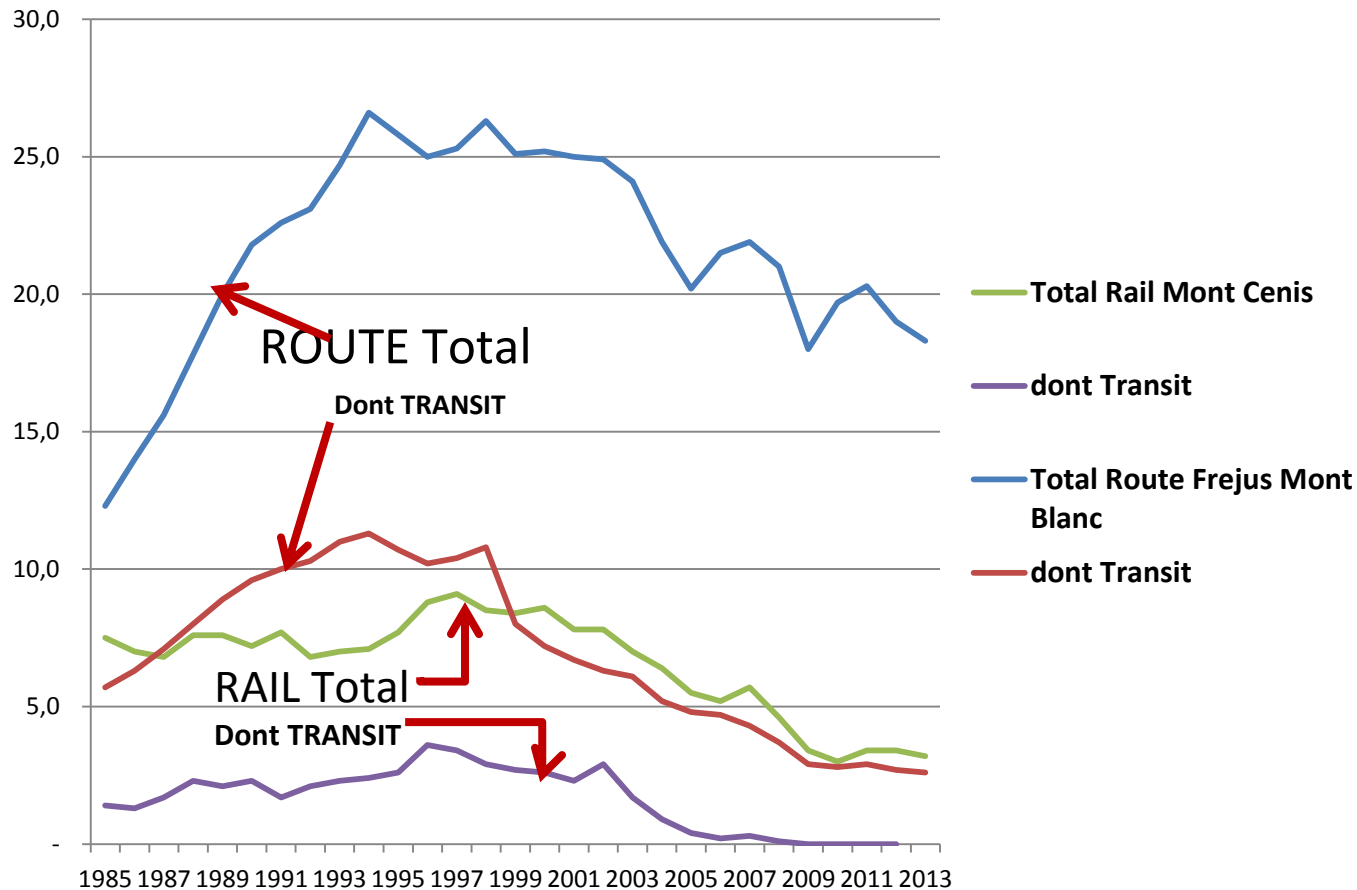


## Le Fer suisse et le Fer Français Des évolutions divergentes



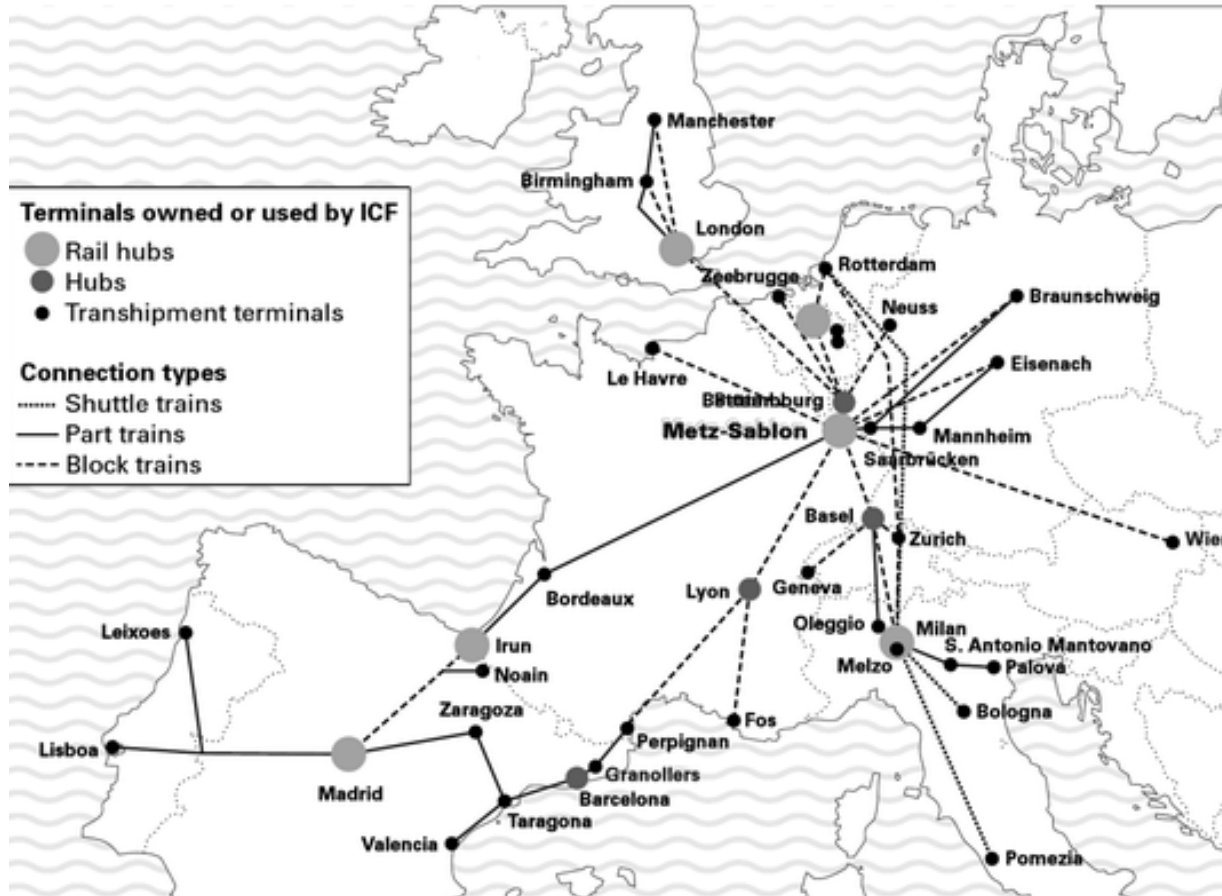
**Perte du transit fer  
de 2000 à 2006**

# Les Evolutions du Trafic de 1985 à 2013 des tunnels français de Savoie et Haute Savoie



# Les Relations d'Intercontainer autour de Metz-Sablou

The main flows of **Intercontainer**: Rail operating systems used



# Analyses des causes

- **La Baisse de qualité de service ferroviaire** est fortement liée aux difficultés d'acheminement liées à la disponibilité et à la fiabilité des sillons.
- **Le développement des trains de la vie quotidienne (TER)** ont entraîné des contraintes de circulation sur les trains de fret sans que la capacité des infrastructures n'ait été adaptée.
- **Les conflits de circulation**, en particulier sur ces trains de grand transit qui traversent la France de jour et non systématiquement de nuit, ont été arbitrés en faveur des trains de voyageurs entraînant des irrégularités d'arrivées des trains de fret incompatibles de nos jours avec des « supply chain » complexes travaillant en juste à temps et en flux tendus.

## Analyse plus fine des causes

- Les causes liées à **la saturation de certains nœuds ferroviaires** perdurent et sont aujourd'hui aggravées par l'obligation de procéder à des travaux lourds et nombreux de remise en état du réseau sans itinéraires alternatifs acceptables pour les chargeurs. Les supply-chains complexes sont mises à mal.
- La rigidité des **méthodes de planning des tracés** ne favorise pas les opérateurs qui s'efforcent de mettre en ligne des trains plus performants car **s'appuyant sur des trains standards**.
- L'espoir suscité par le succès technique de l'expérimentation de l'Autoroute ferroviaire sur Aiton-Orbassano s'est heurtée au problème des **gabarits** du réseau Français moins généreux que ceux des réseaux Allemands, Suisse et d'Europe centrale

# Analyse plus fine des causes

- Les **gabarits** annoncés sont mesurés puis calculés avec des **hypothèses extrêmement restrictives** ne permettant pas de disposer d'indications rapides du gabarit réel dynamique acceptable du fait de règles, qui, devant s'appliquer à tout opérateur conduisent à choisir le wagon le moins performant pour le définir comme prévu dans la fiche type UIC. Démonstration en a été faite de façon pragmatique par un opérateur qui au-delà du gabarit maximal a fait circuler sans anicroche sur 1000km au travers de la France, un wagon au gabarit rehaussé de 23cm de polystyrène.
- **Les méthodologies d'exécution de la maintenance** sont plus pénalisantes pour le trafic que dans les pays voisins comme l'Allemagne, la Suisse ou la Grande Bretagne.
- Les **innovations** qui pourraient faire évoluer la situation mettent **de longues années avant d'être appliquées**.

# Quelles améliorations rapides et peu coûteuses pourraient relancer le trafic Fret

- Il est certes facile de proposer des investissements d'infrastructures dont on sait qu'il sera difficile de trouver le financement à court terme et qui seront long à exécuter.
- Quelques idées simples permettraient de progresser:
  - **Coordonner les travaux de maintenance** pour assurer le passage des trafics fret de façon fluide tout au long d'un itinéraire.
  - **Assurer des itinéraires alternatifs acceptables** par le trafic et en cas d'impossibilité adapter la méthodologies de maintenance pour préserver une capacité réduite mais acceptable avec une **notification concertée et largement anticipée** .
  - **Introduire sans délai des mesures des gabarits absolus à grande vitesse** à l'instar de ce qui se pratique en Italie, en Suisse et ailleurs sans attendre une hypothétique intégration dans un système informatique global. Le Matériel est connu et disponible.

# Quelles améliorations rapides et peu coûteuses pourraient relancer le trafic Fret

- Examiner la possibilité à certaines heures creuses de proposer des services de bus ou de mobilités nouvelles (covoiturage par exemple) au lieu de trains de dessertes peu remplis sous réserve de préserver la qualité de service offerte à la clientèle. Des sillons deviendraient ainsi disponibles pour les trains de fret et l’empreinte carbone s’améliorer.
- Réexaminer les arrêts en gare des divers trains lorsque ces gares constituent des goulots d’étranglement du trafic (réduire la mise en place à l’avance des trains, éviter des arrêts techniques et essayer de préserver une voie de passage banalisée) Ne pas hésiter pour des trains courts partant dans des directions opposées à partager les quais longs en deux parties(exemple Amsterdam)
- Accélérer la mise en œuvre des innovations comme par exemple:
  - Introduire plus rapidement des techniques nouvelles comme la grave bitume sous le rail en remplacement d’une partie du ballast avec patin de répartition qui permet de gagner en gabarit et réduit la maintenance.
  - Certifier rapidement le système des doubles trains qui permet de gagner 40% de capacité par tonne transportée et de réduire les coûts de 30%



# Quelles améliorations rapides et peu coûteuses pourraient relancer le trafic Fret

- Ces quelques idées qui pourraient être mise en œuvre à court ou moyen terme ont un double objectif:
  - **Rehausser la fiabilité des acheminements ferroviaires** qui pour le Fret est en moyenne d'environ 60% largement insuffisante
  - **Rehausser la compétitivité** des transports de fret au travers de la France pour attirer des trafics nouveaux et reconquérir les trafics perdus. Ce sujet est fondamental.
  - **Développer les flux de marchandises au travers de la France** dont on sait par expérience qu'ils sont la clef d'opportunités de développement d'activités dont la France a grand besoin.
    - La question naturelle qui vient à l'esprit est:

Y A-T-IL UNE DEMANDE

# Les Flux Européens et la demande des clients

- Les segments du transport ferroviaire les plus dynamiques à court terme sont le transport combiné de conteneurs et de caisses mobiles d'une part et les autoroutes ferroviaires d'autre part. La connaissance des gabarits réels indispensables aux autoroutes ferroviaires qui souhaitent offrir le P400 à des remarques non préhensibles par pinces et au transport combinés de conteneurs high cube Il y a en Europe un marché du transport de semi remorques non préhensibles par pinces qui représente 1,5Million de voyages par jour. Ce segment est disjoint de celui en forte croissance des semis remorques préhensibles par pinces du transport combiné classique.
- La demande se décompose en fonction des points d'injection:
  - De/vers des ports transmanche ou transocéaniques
  - De/ vers les grandes zones logistiques près de grands centres de production ou de consommation
  - De/vers des points frontières où se concentrent les trafics
  - De/vers des ports secs multimodaux qui désengorgent les grands ports transocéaniques autour desquels se développent des Hubs ferroviaires avec terminaux de transports combinés, terminaux conventionnels et zones d'activités logistiques

# Après le marché la conduite du changement

- Il convient de souligner que **toute action devra être concertée** avec les acteurs concernés (chargeurs,opérateurs, entreprises ferroviaires gestionnaire d'infrastructure, responsables de corridors)d'une part et avec les régions traversées par les flux cibles d'autre part dans le cadre de leur responsabilité d'Autorités Organisatrices.
- La relance passe par une **mobilisation d'acteurs** divers qui auront besoin d'un aiguillon permanent pour **qu'aucune des idées ne s'enlise dans des débats infinis d'experts**.
- **Un comité de pilotage de haut niveau publiant ses conclusions** et recommandations auprès des acteurs et des autorités serait indispensable pour assurer la dynamique du processus.

Merci de votre attention

