



**« L'avenir du fret ferroviaire et du report modal en Europe du Sud après le sommet
franco-italien du 8 mars 2016 »
Colloque du 27 Juin 2016**

La Relance du Trafic Ferroviaire par Modane ou comment réussir un vrai report modal

Armand Toubol
Consultant ATB Conseils
Ancien Directeur Fret à la SNCF

Les Grands Flux de Trafics Marchandises intéressant le Tunnel

- La Carte ci après montre les grands flux de Trafics transeuropéens traversant la France pour aller de/vers L'Italie.
- Les Grands ports du Havre à Rotterdam au Nord et de Barcelone à Gênes au Sud ainsi que le tunnel sous la Manche sont des points de concentration et d'injection de trafics internationaux de semis remorques ,de caisses mobiles ou de conteneurs.
- Viennent se greffer des trafics diffus bilatéraux conventionnels ou combiné.
- Depuis de longues années ce schéma général a perduré. Mais certains Flux importants ont été perdus .

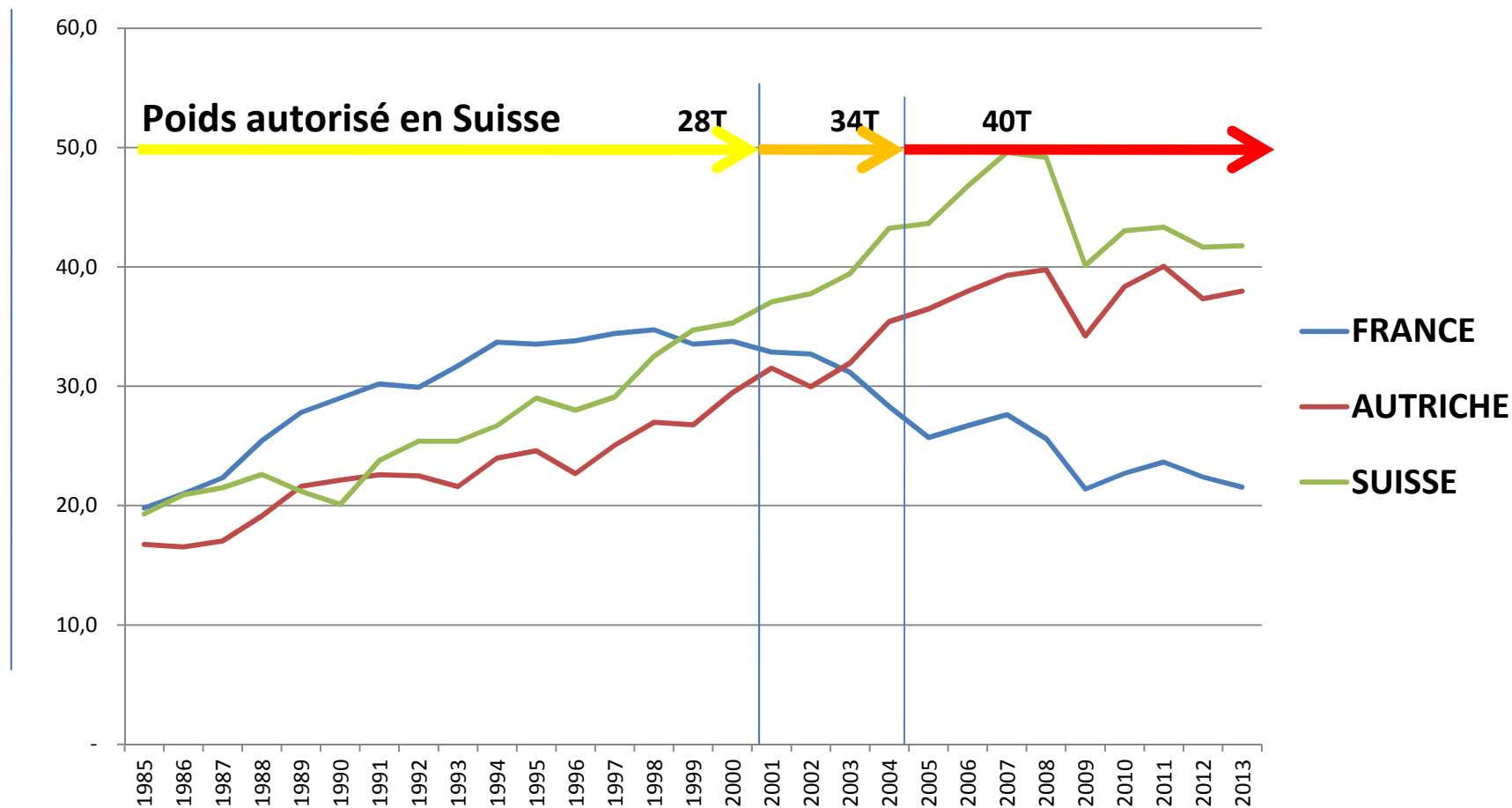


Les Grands flux de trafics ferroviaires de 1998:

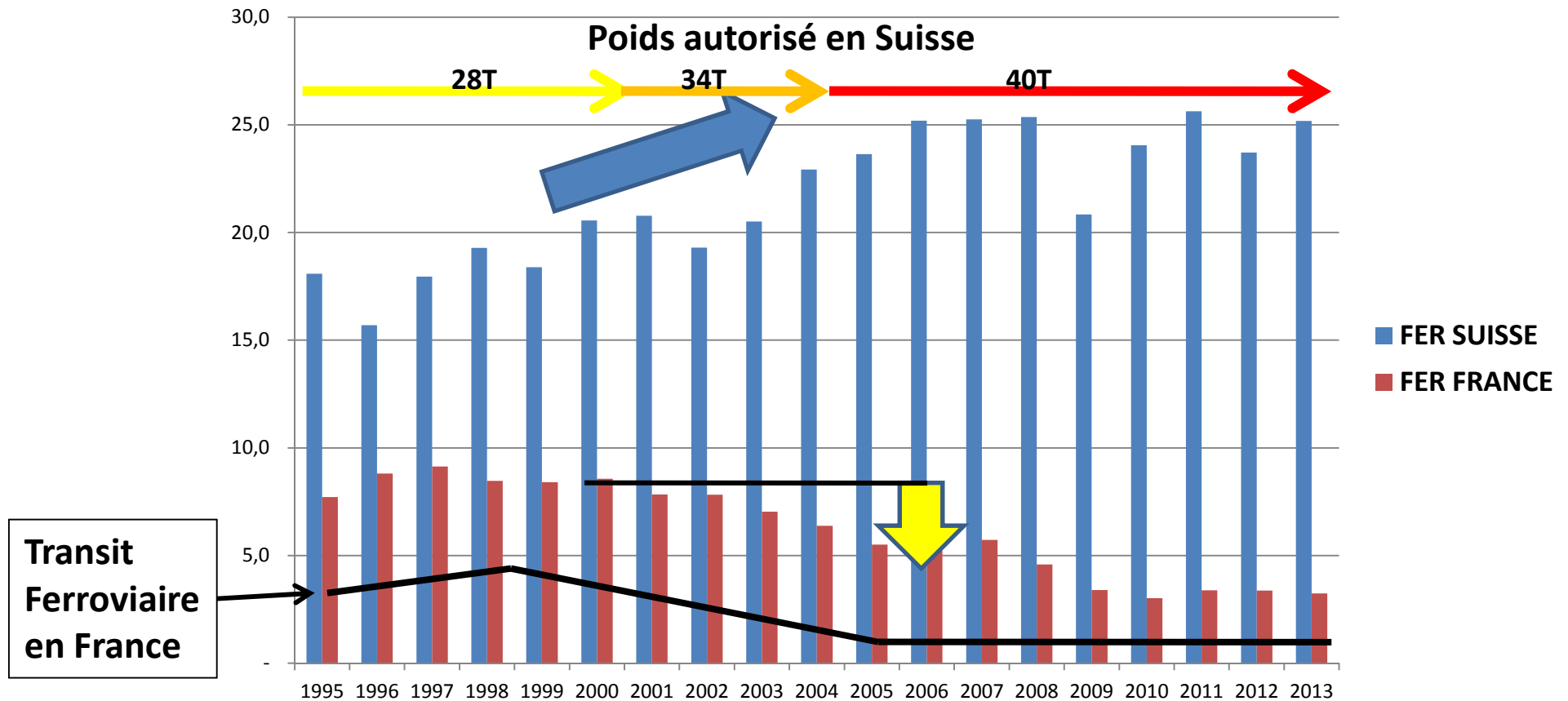
- Rotterdam- Novare faible passage par la France a été perdu
- Zeebrugge, Anvers-Bâle fort passage par la France a été perdu
- Le Havre –Lyon très concurrencé par Rotterdam-Lyon a été en partie perdu
- Zeebrugge, Anvers-Milan fort Passage par la France a été perdu
- Les trafics d'échanges bilatéraux 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



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

Les principales causes

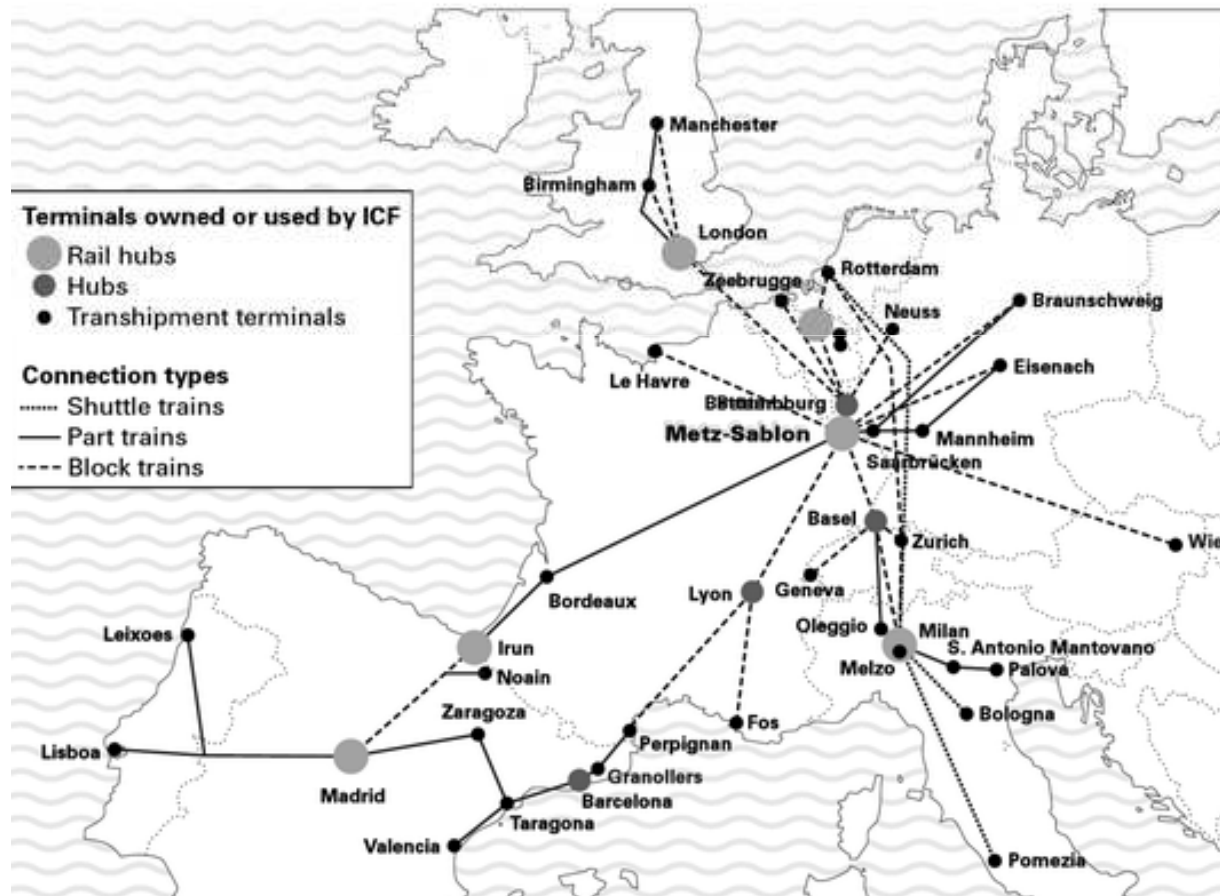
- L'analyse de ces évolutions divergentes est indispensable pour définir les leviers d'une relance.
 - Les exigences des chargeurs sont la fiabilité, la compétitivité, le temps de transit et la fréquence.
 - Des évènements importants ont marqué cette période:
 - Fort développement des trafics avec la Grande Bretagne qui ont entraîné un développement rapide des trafics de Transport combiné sur cet axe
 - Des échanges très actifs avec l'Italie dans une économie européenne en croissance entraînant la croissance des trafics avec l'Italie du Nord, région extrêmement active
 - Tous ces éléments ont porté le trafic jusque 9,1MT au travers du tunnel ferroviaire
 - Des difficultés apparaissent pour ces trafics à longue distance:
 - Une compétitivité de la SNCF qui s'érode face à des prix routiers ayant beaucoup baissé
 - Une fiabilité en forte baisse avec un réseau de plus en plus chargé avec le développement des offres TER, en Rhône Alpes en premier
 - Une ouverture progressive de la Suisse aux camions de 34T en 2001 puis de 40T en 2005 qui malgré la RPLP a favorisé la relance de la route par les tunnels Suisses et de la route roulante Freiburg-Novara

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.

Les Relations d'Intercontainer autour de Metz-Sablon

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 se heurte 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 par le tunnel existant

- Il est certes facile de proposer des investissements d'infrastructures dont on sait qu'il sera difficile de trouver le financement à court terme.
- 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 .
 - 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)
- Accélérer la mise en œuvre des innovations comme par exemple:
 - Introduire plus rapidement des techniques nouvelles comme la grave bitume sous le ballast 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 50% 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 qui seul permet de pénétrer ce marché potentiel majeur du transport de semi remorques non préhensibles par pinces qui en Europe représente 1,5 Million de voyages par jour. Ce segment est disjoint de celui en forte croissance des semis remorques préhensibles par pinces.
- La demande se décompose en fonction des points d'injection:
 - À partir de Calais vers l'Italie il y a un marché potentiel très significatif selon des clients anglais contactés qui ont du pour l'instant se replier au nord du fait du problème des migrants. Des niveaux de 20 trains par jour deux sens confondus ont été évoqués
 - A partir du Havre tant le trafic combiné classique qui existe déjà que la possibilité d'implanter une autoroute ferroviaire ouvrent des perspectives importantes
 - A partir de Dunkerque un regroupement de trafics sur Bonneuil permettrait une massification efficace et un regain de compétitivité si les trains tres longs étaient autorisés
 - A partir de Marseille et de l'Espagne l'accès naturel à l'Italie passe par Vintimille mais la saturation d'A8 en particulier en été pourrait détourner des trafics vers le Frejus et/ou l'autoroute ferroviaire en évitant le goulot de Chambéry via Montmélian si le coût devient globalement acceptable.

Après le marché la conduite du changement

- Il convient de souligner que toute action devra être concertée avec les responsables Italiens d'une part et avec les régions traversées par les flux cibles d'autre part dans le cadre de leur responsabilité d'Autorité Organisatrice sous l'égide de SNCF Réseau.
- 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.
- Cette dynamique confortera la préparation de l'ouverture du tunnel de base seul à même de permettre un saut de productivité technique lié à des pentes plus limitées redonnant aux trains une capacité de transport supplémentaire.

Merci de votre attention