



Le transport combiné sur la voie de dépassement

Saragosse, le 29-31 octobre 2008

Erasmus Simoncelli
Business Manager Maritime Inland Services





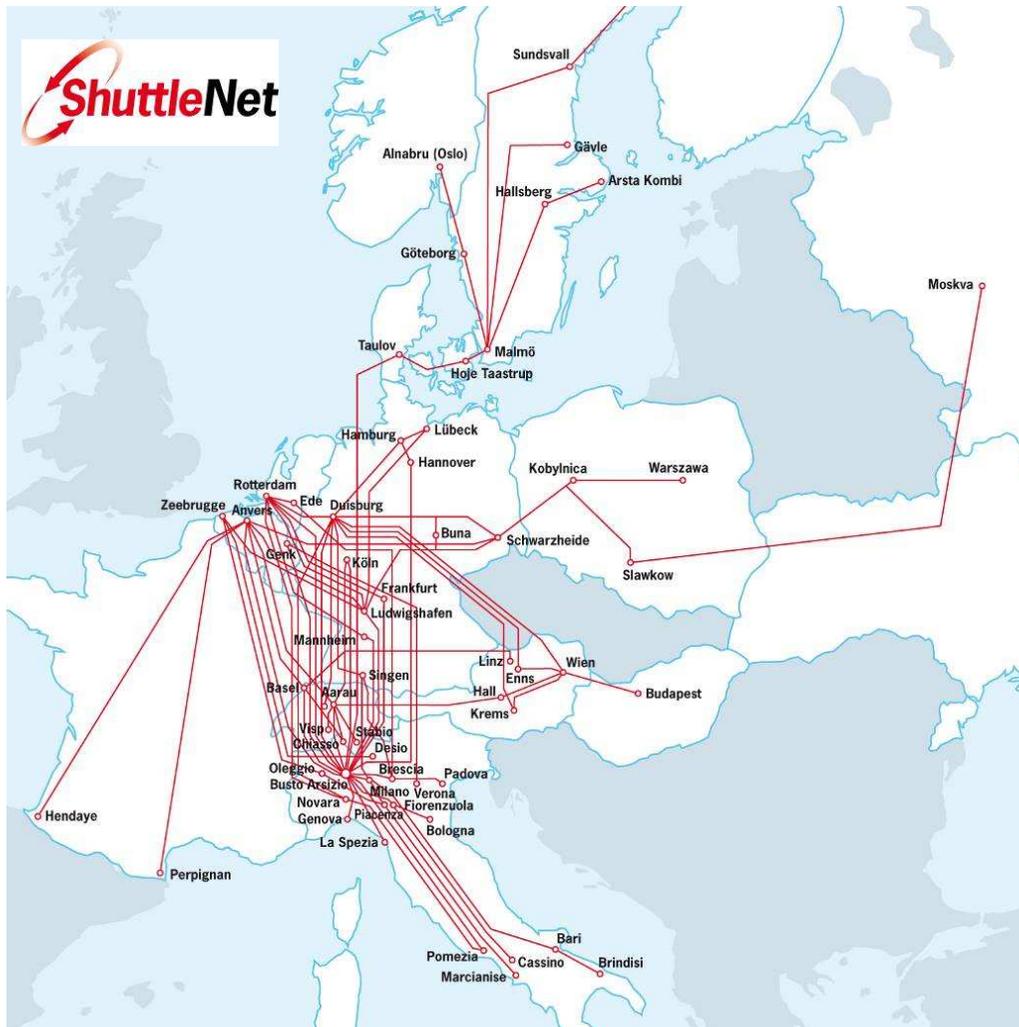
-
- 1. Introduction et conditions-cadre**
 - 2. Ouverture du marché ferroviaire: ressort moteur pour le déplacement du trafic**
 - 3. Demandes à l'infrastructure**
 - 4. Conclusions**



Facts & Figures

| | |
|-------------------------------------|--|
| Année de fondation | 1967 |
| Capital social | CHF 20 mio. |
| Actionnaires | 100 |
| Structure capital | 72% maisons de transports et de logistique 28% chemins de fer |
| Collaborateurs | 443 |
| Trafic 2007 | 130 trains par jour 690.000 envois routiers – 12,1 mio. tonnes nettes |
| Ressources | 5.667 wagons ferroviaires 13 locomotives de ligne et manœuvre 9 terminaux gérés à son compte Systèmes IT pour le trafic combiné |
| Données financières 2007 | Chiffre d'affaires CHF 574,97 mio. (EUR 350,0 mio.) Profit de l'année CHF 7,2 mio. (EUR 4,4 mio.) Cash flow CHF 60,3 mio. (EUR 36,7 mio.) |

Réseau européen pour le transport combiné



**Volume de transport 2007:
690.000 envois routiers**

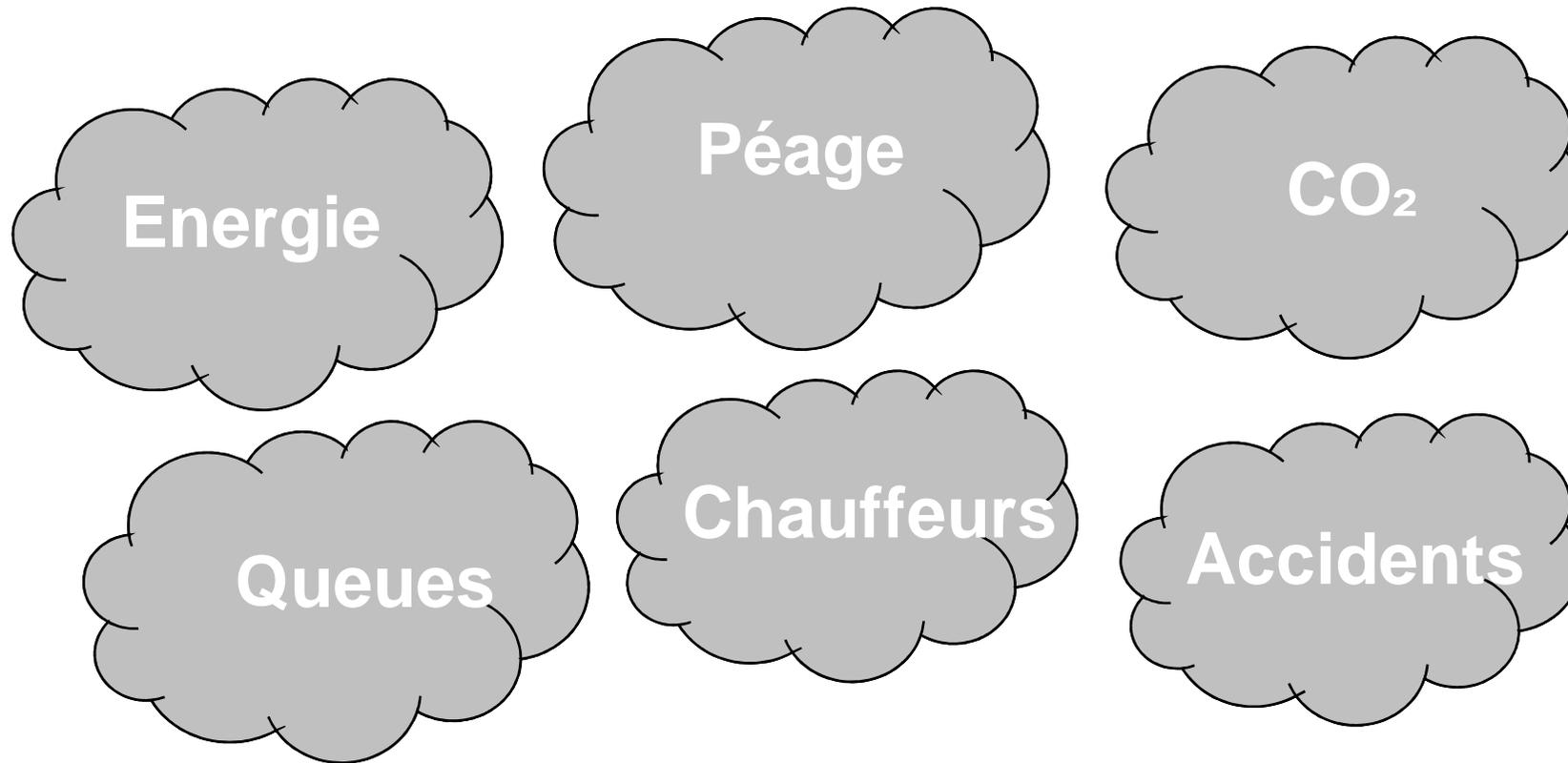
Shuttle Net

- ➔ 126 trains shuttle par jour
- ➔ 669.213 envois routiers
- ➔ 11,7 mio. tonnes nettes

Autoroute Roulante

- ➔ 4 trains par jour
- ➔ 20.730 envois routiers
- ➔ 0,4 mio. tonnes nettes

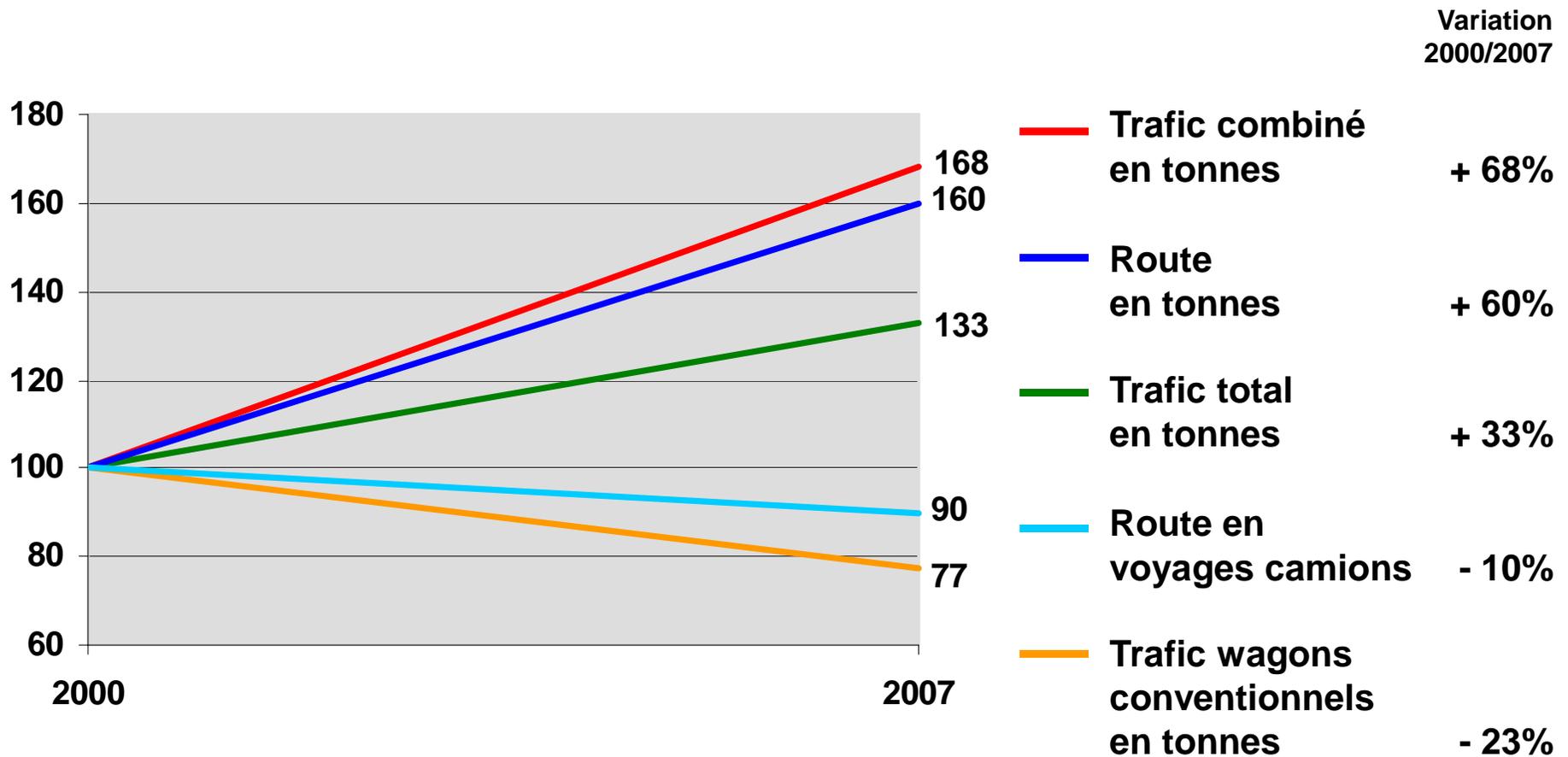
Transport combiné: partenaire de la logistique



Positif déplacement du trafic



Transit alpin CH (index: 2000=100)

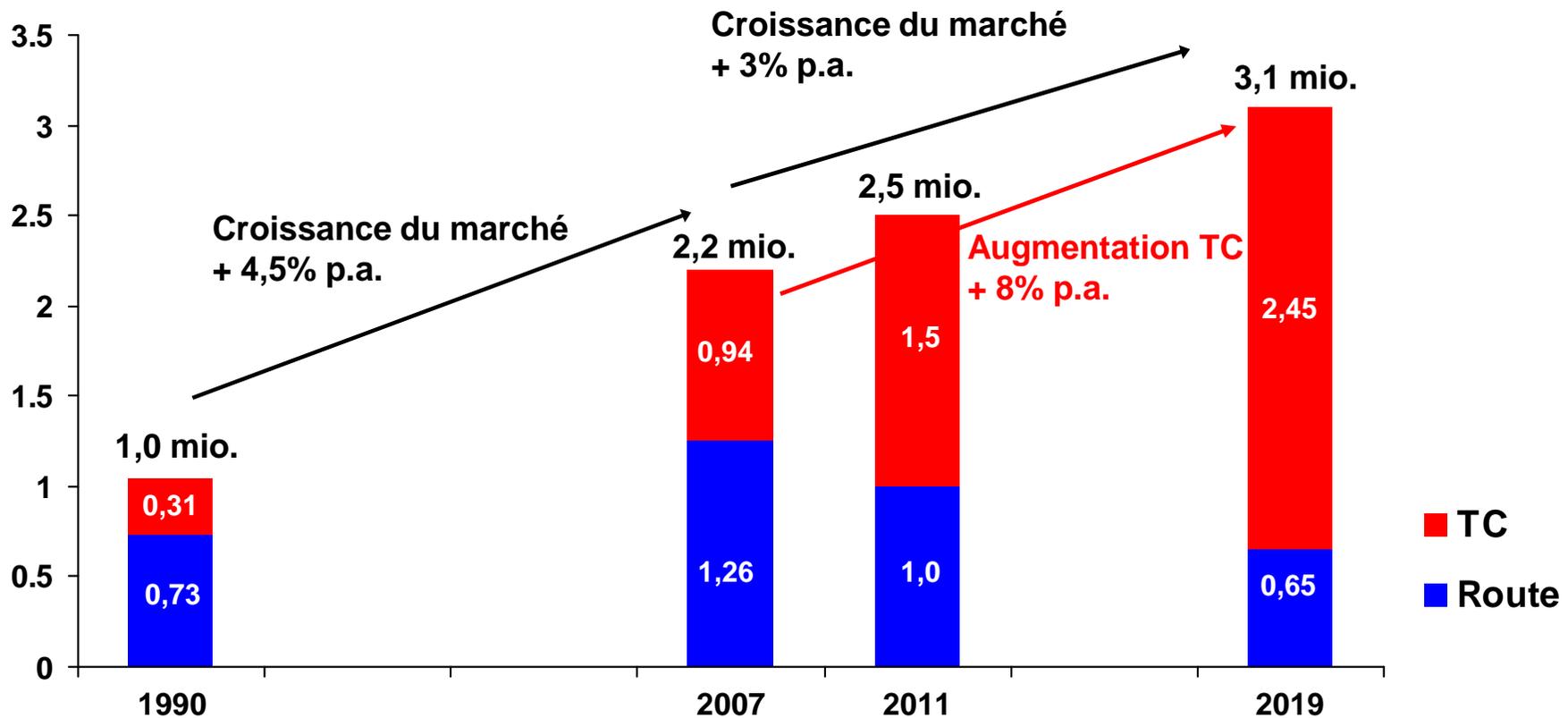


Source: OFT

Augmentation du marché dans le transit alpin à travers la Suisse



en mio. voyages de camion/envois TC



Source: Office fédéral des transports (OFT), calcul interne

Trends les plus importants du trafic de marchandises



- **On attend une forte augmentation du trafic de marchandises en Europe:**
 - + 50% entre 2000 et 2020
 - + 70% dans le transit alpin
 - + 100% sur l'axe Est-Ouest
- **Le trafic de marchandises contribue à la croissance et à l'occupation**
 - cause aussi des queues, des accidents, du bruit et de la pollution
- **Solutions logistiques innovantes → système de transport optimisé**
- **Livre blanc UE 2006: utilisation de toutes les modalités de transport ("comodalité")**
- **Les chemins de fer doivent jouer un rôle important: défi!**



-
1. Introduction et conditions-cadre
 2. **Ouverture du marché ferroviaire: ressort moteur pour le déplacement du trafic**
 3. Demandes à l'infrastructure
 4. Conclusions

Dérégulation: les étapes les plus importantes



- 1991** Directive UE: séparation entre infrastructures et services ferroviaires
- 1995** Directive UE: licences pour EF, allocation des capacités des sillons
- 1999** Réforme ferroviaire 1 en Suisse: libre accès au réseau
- 2001** 1er paquet ferroviaire UE: séparation entre infrastructures et services ferroviaires, libre accès au réseau
- 2004** 2ème paquet ferroviaire UE: interopérabilité et sécurité
- 2004** 3ème paquet ferroviaire UE: ouverture du trafic voyageurs transfrontalier à partir de 2010

Défis à plusieurs niveaux



- **Récupérer le retard cumulé par rapport au trafic de marchandises routier**
 - Le marché routier est libéralisé depuis le milieu des années 90
- **Créer des marchés internationaux**
 - Les chemins de fer sont avantageux sur longues distances
- **Renforcer la pression concurrentielle parmi les rails**
 - Effets positifs au niveau de qualité et prix

Buts:

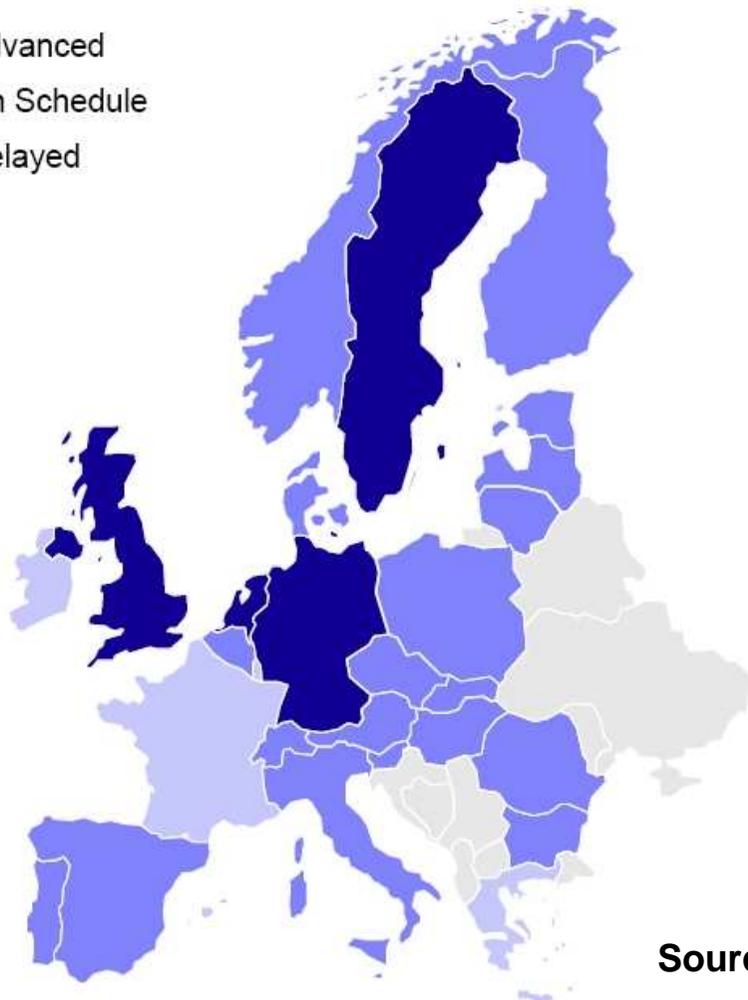
- **Chemins de fer plus compétitifs par rapport à la route**
- **Augmentation du modal split ferroviaire**

Ouverture du marché à différents niveaux



Status quo de la libéralisation

- Advanced
- On Schedule
- Delayed



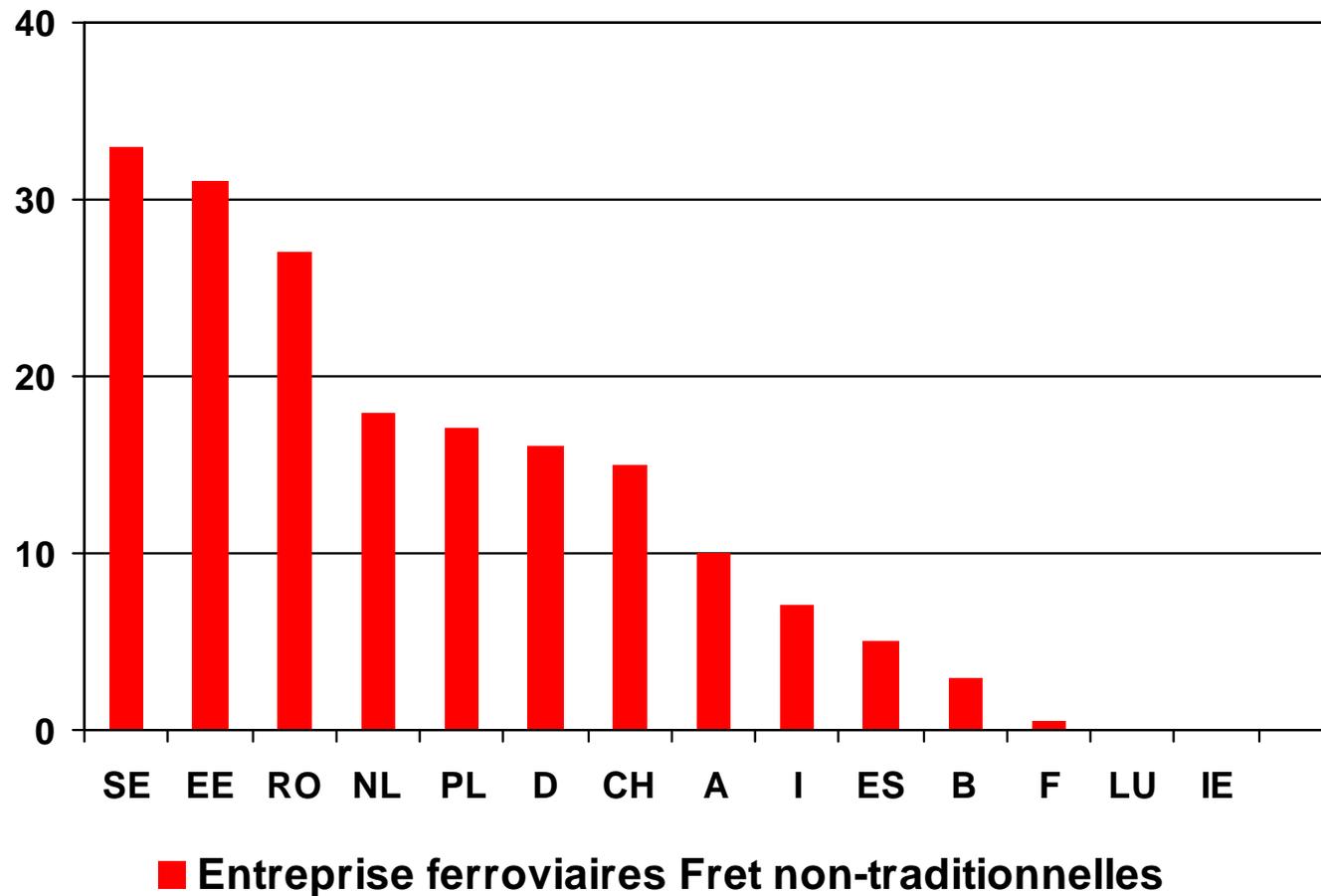
- Progrès constants depuis 2000
- En ligne de principe, ouverture du marché aux EF nationales et étrangères possible dans chaque état
- Dans certains états, hautes barrières d'accès au marché

Source: Liberalisierungsindex Bahn 2007 IBM (DB)

Libéralisation ferroviaire: accès au marché inhomogène



Quote-part des entreprises ferroviaires non traditionnelles sur la base de tkm, 2006

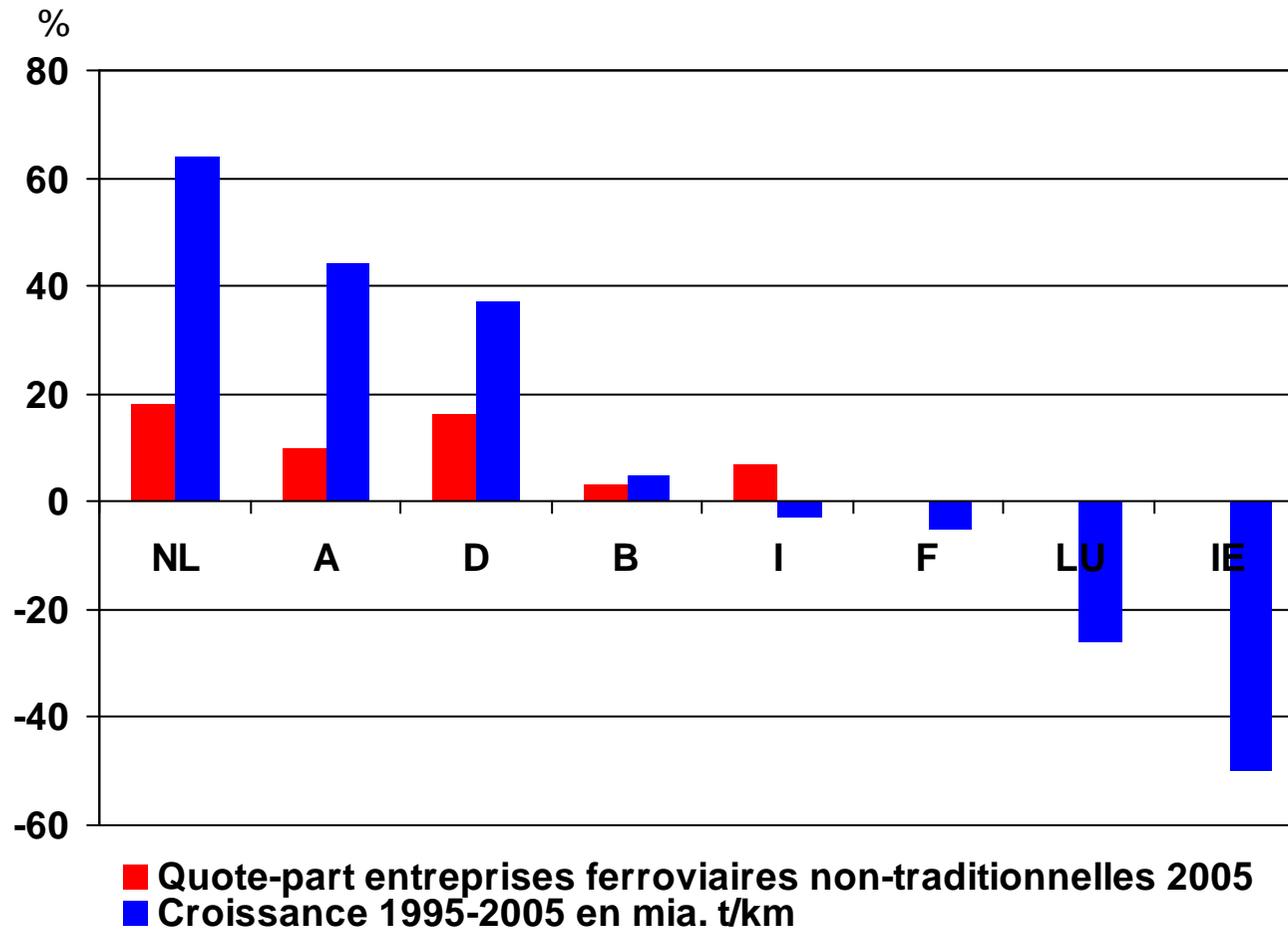


Source: Commission UE, Office fédéral de la statistique

Marché ouvert → croissance haute



Quotes-parts de marché de tiers et évolution du trafic de marchandises par rail



Source: Commission UE

Ouverture du marché – un chemin très long



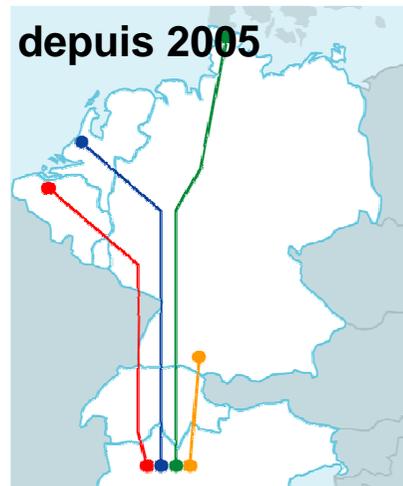
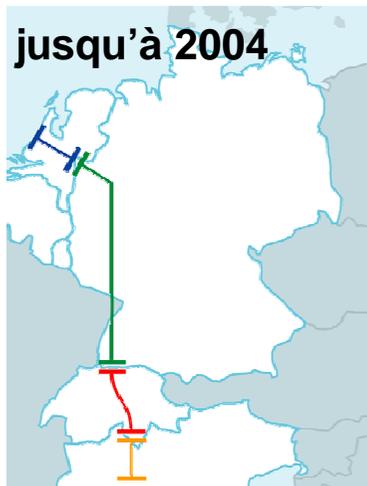
- Activation et implémentation de la législation sur le trafic de marchandises en Europe 35 %**
- Quote-parts de marché des nouvelles EF dans l'UE 7 %**
- Retards dans l'entrée sur le marché des nouvelles EF à cause de discriminations (surtout problèmes infrastructurels) 80 %**
- Flotte de wagons de propriété des EF traditionnelles 70 %**
- Rentabilité des nouvelles EF 1-2 %**

Premiers résultats: le transit alpin CH est un marché pionnier



Concurrence plus élevée

→ Vaste offre de services dans le trafic national et international



Plus grande productivité

→ Traction directe internationale: une seule entreprise ferroviaire du départ à destination



Ouverture du marché: problèmes dérivant de l'expérience



Exemples:

- Formation des mécaniciens de locomotive en Belgique
- Homologation du matériel roulant
- Dernier mille

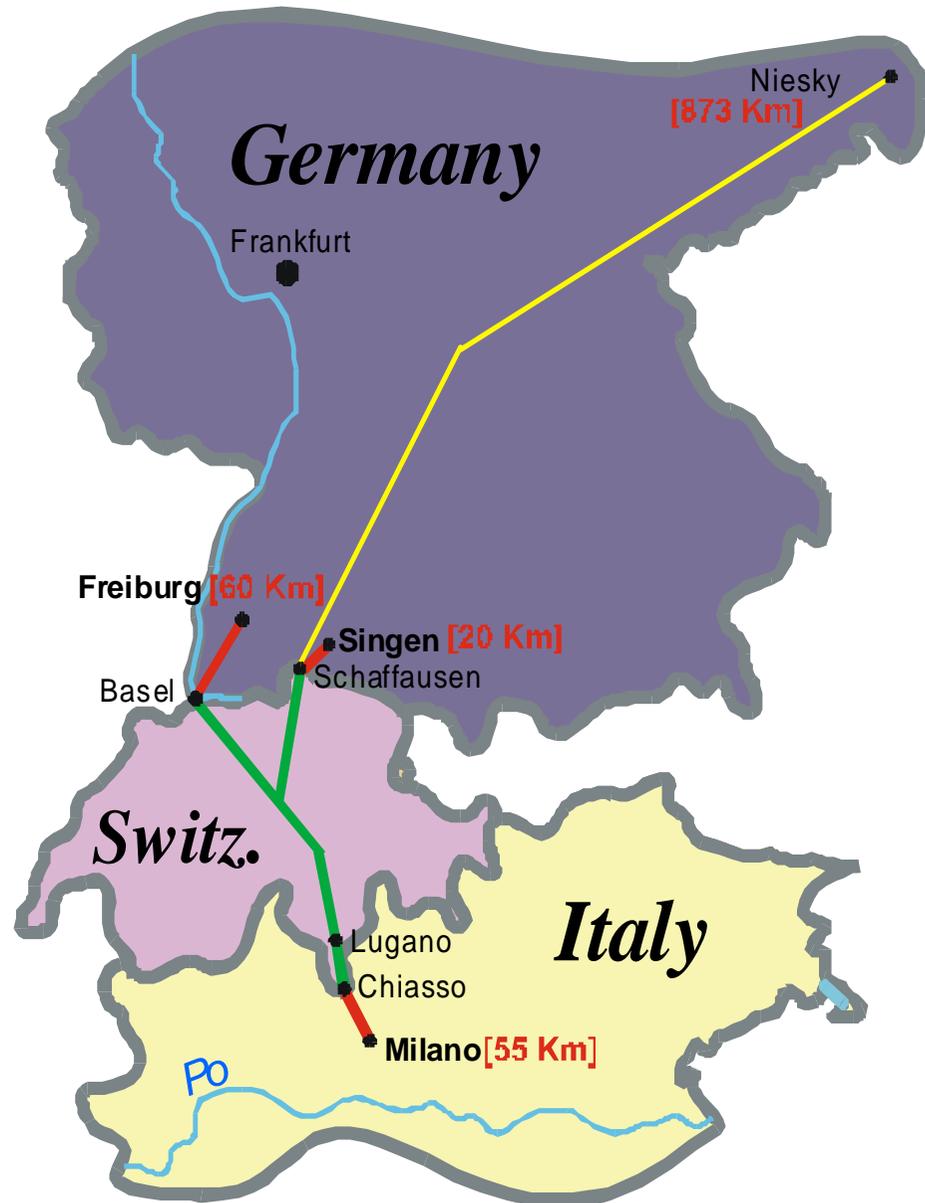
Formation des mécaniciens de locomotive en Belgique



Homologation wagons série NT, 4 mètres



- Wagons immatriculés par les autorités suisses pour la Suisse: élevées requêtes pour les trajets suisses (rayon de courbure, trajets de montagne)
- Les autorités allemandes exigent un nouveau processus d'immatriculation pour l'Allemagne: coûts > 1 mio. CHF
- Il faut un processus d'immatriculation au niveau européen: simple, rapide et convenable!



Le dernier mille: pierre de comparaison de l'ouverture du marché



“En face au dernier mille on s’aperçoit du niveau qualitatif de l’ouverture de marché”

Définition:

Dernier mille = accès aux ports et/ou aux terminaux

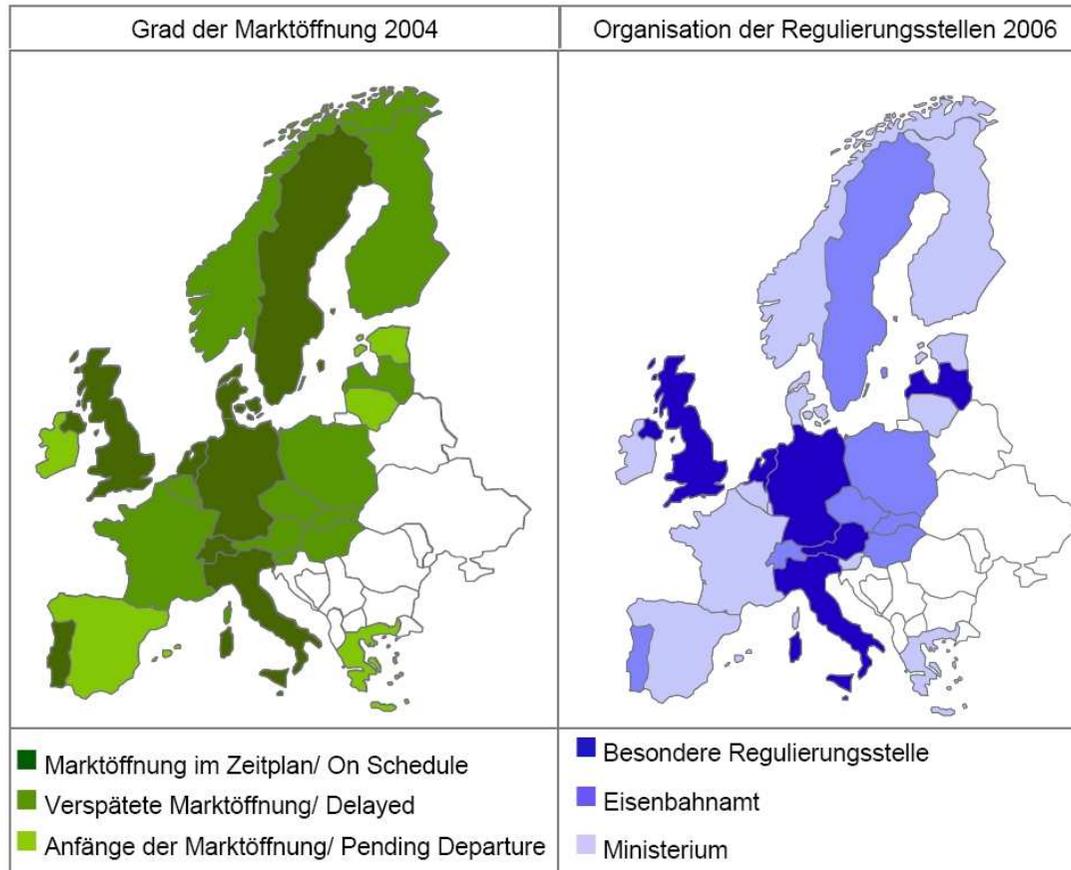
Criticités

- Le dernier mille coûte souvent autant que cent milles
- Queues, retards, perte de slots
- Monopole par les gestionnaires des terminaux
- Possibles abus; obstacle à la concurrence

Il faut agir!

- Le réseau libéralisé nécessite d’interfaces non discriminantes jusqu’à l’usager final
- Obligations des opérateurs portuaires et des terminaux pour une gestion neutre et qui tienne compte des exigences du client

Fort rôle des garants de la concurrence pour une ouverture du marché efficace



Les garants aujourd'hui:

- souvent seulement sur le papier
- avec de faibles compétences

Prévu dans l'UE à partir de 2009:

- Renforcement rôle des garants
- Garantie d'indépendance
- Dotation de ressources (bureaux, personnel, moyens financiers)
- Fonctions de surveillance actives
- Extension des compétences surtout dans le trafic international
- Plus de coopération avec les gérants de l'infrastructure

Ouverture du marché selon les chemins de fer



Enquête Hupac, été 2008



Déjà atteint

- Meilleure qualité
- Augmentation de la productivité grâce à des lignes plus longues
- Nouvelles chances de business au niveau international

Encore ouvert

- Insuffisant dépassement des obstacles techniques, voie libre en Europe
- Garants de la concurrence neutres et avec de fortes compétences
- Conditions standardisées pour l'accès aux infrastructures
- Discrimination des new comers

Ouverture du marché du point de vue des chemins de fer - Enquête



“Les entreprises traditionnelles sont toujours favorisées en ce qui concerne l’allocation des slots”.

“Dans certains pays l’accès aux ateliers, aux stations-service et aux chantiers de triage est contrôlé par les entreprises traditionnelles. Cela entraîne une concurrence déloyale à l’égard des newcomers”.

Denis Paillat, Veolia Cargo

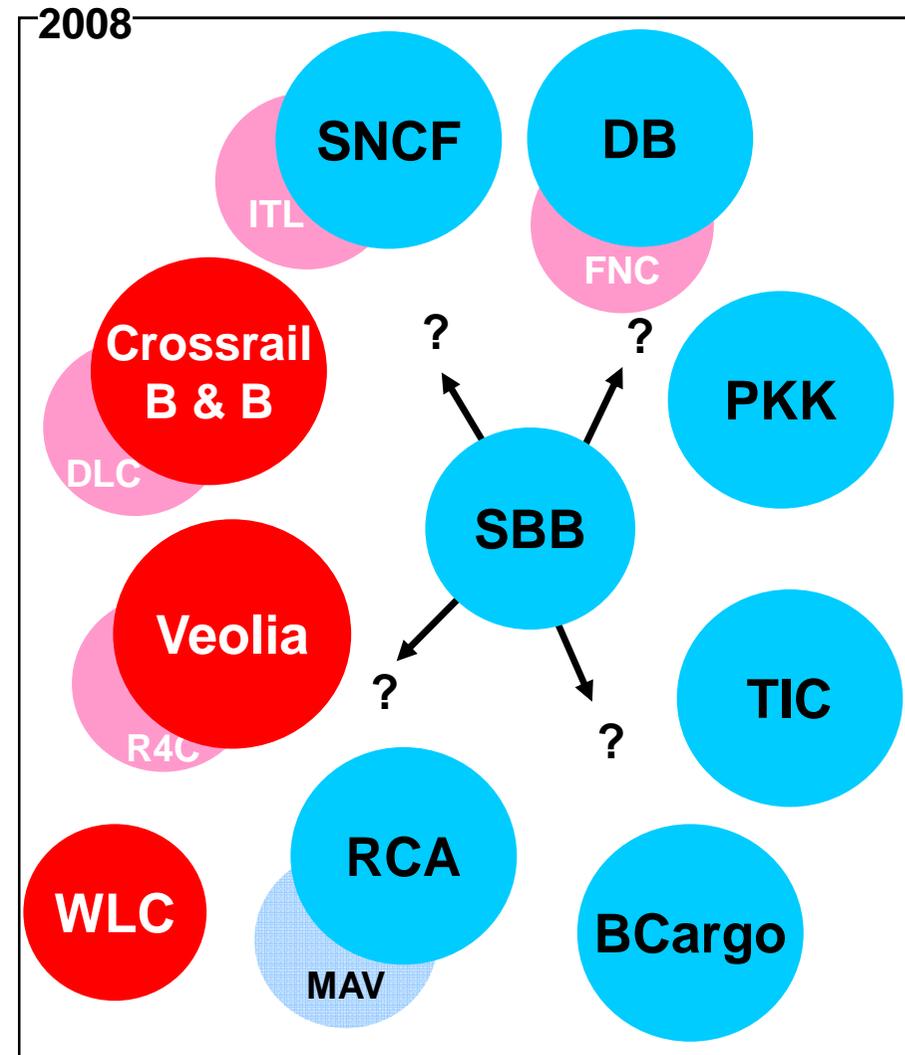
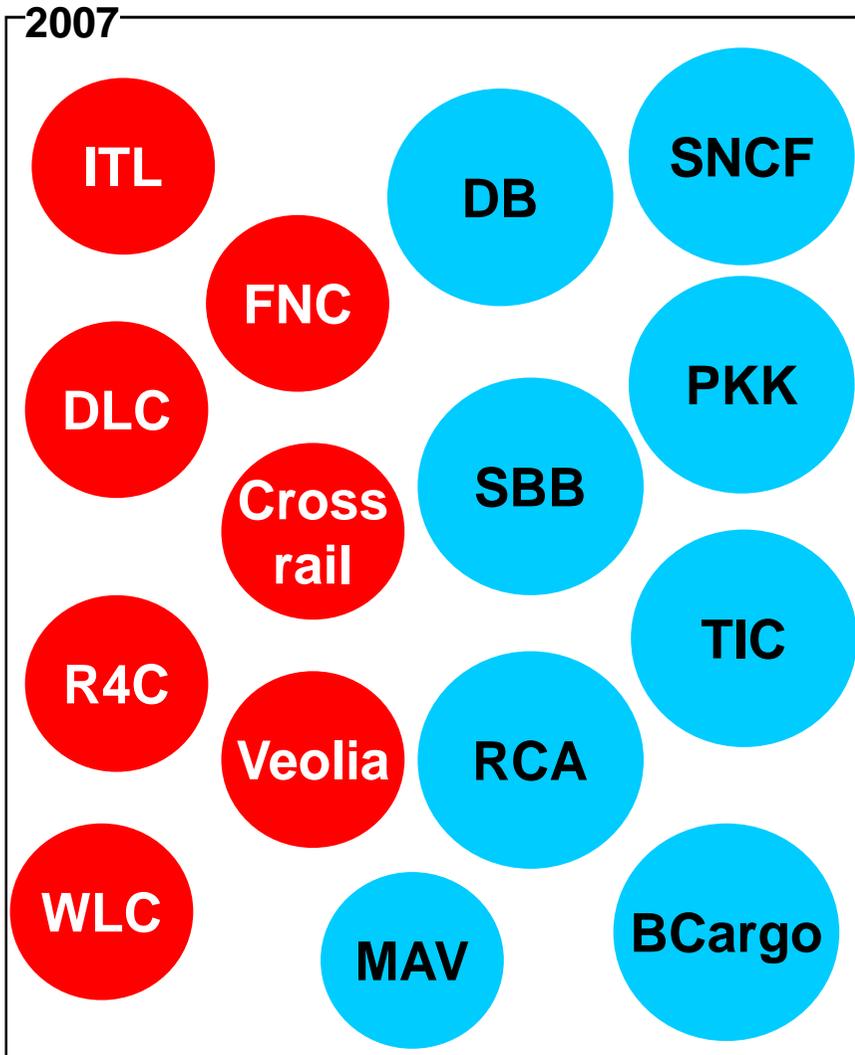
“Après l’ère des monopoles nationaux et la conséquente libéralisation, nous nous trouvons maintenant dans une période d’oligopole qui est dominée par les entreprises traditionnelles étatiques”.

“Normes iniques et subventions étatiques protègent la position dominante des entreprises monopolisantes”.

Mauro Pessano, Crossrail



2008: Consolidation du marché ferroviaire

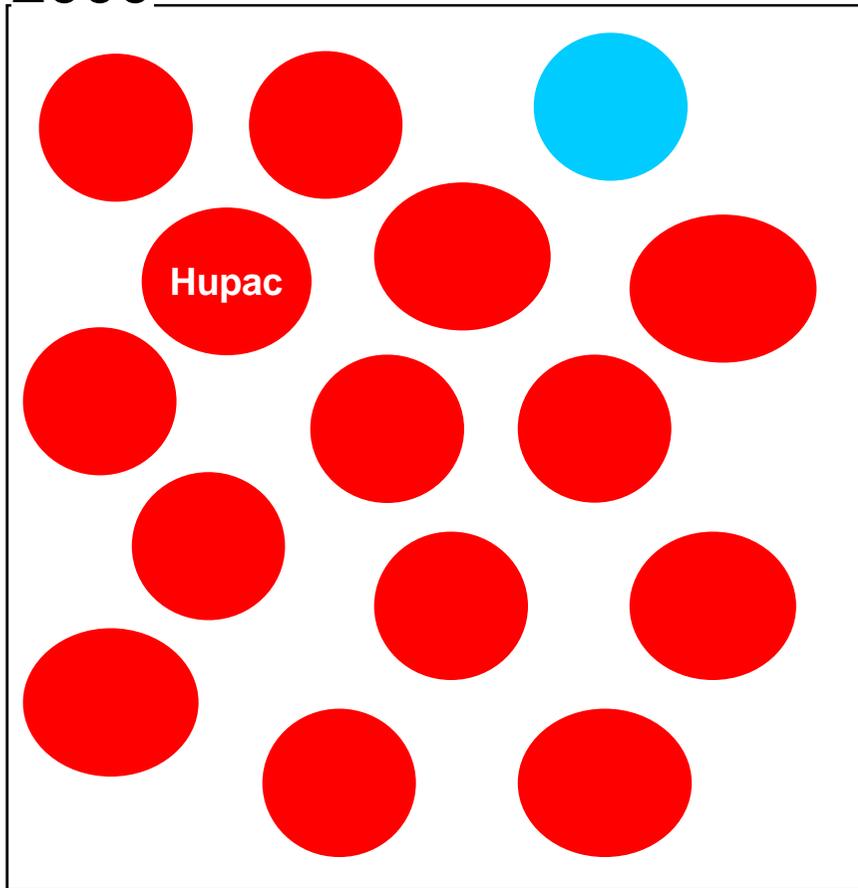


■ Nouvelles entreprises ferr.

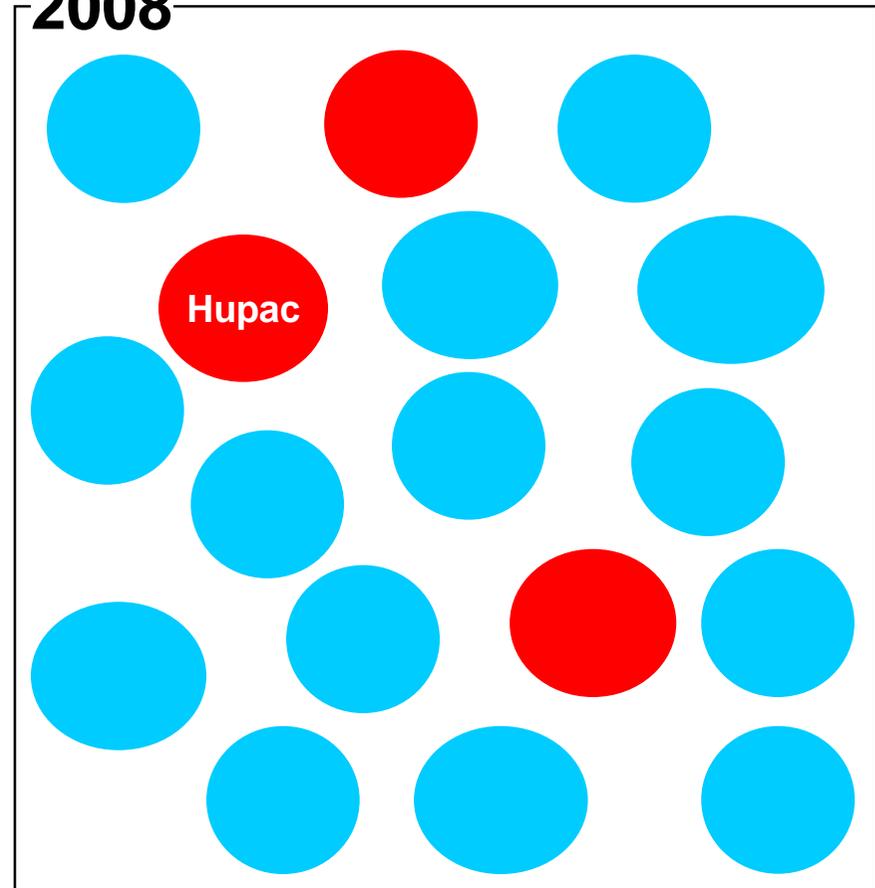
■ Entreprises ferroviaires fret

Changements parmi les opérateurs intermodaux

2000



2008



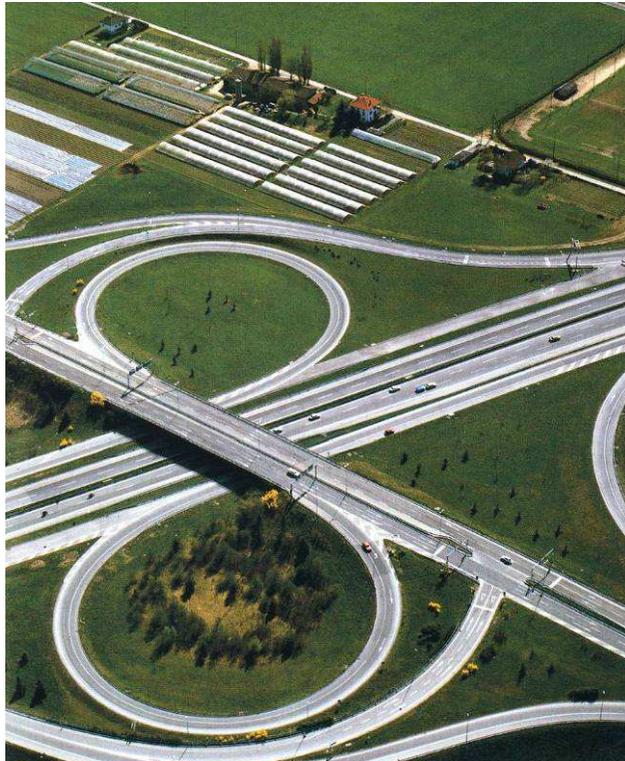
 Indépendants

 Dépendants des entreprises ferroviaires



-
1. Introduction et conditions-cadre
 2. Ouverture du marché ferroviaire: ressort moteur pour le déplacement du trafic
 - 3. Demandes à l'infrastructure**
 4. Conclusions

Investir dans l'infrastructure ferroviaire!



Réseau autoroutier

1990-2005

en km

CH + 19%

EU 15 + 45%

Source: EC-DG TREN



Réseau ferroviaire

1990-2005

en km

CH + 6%

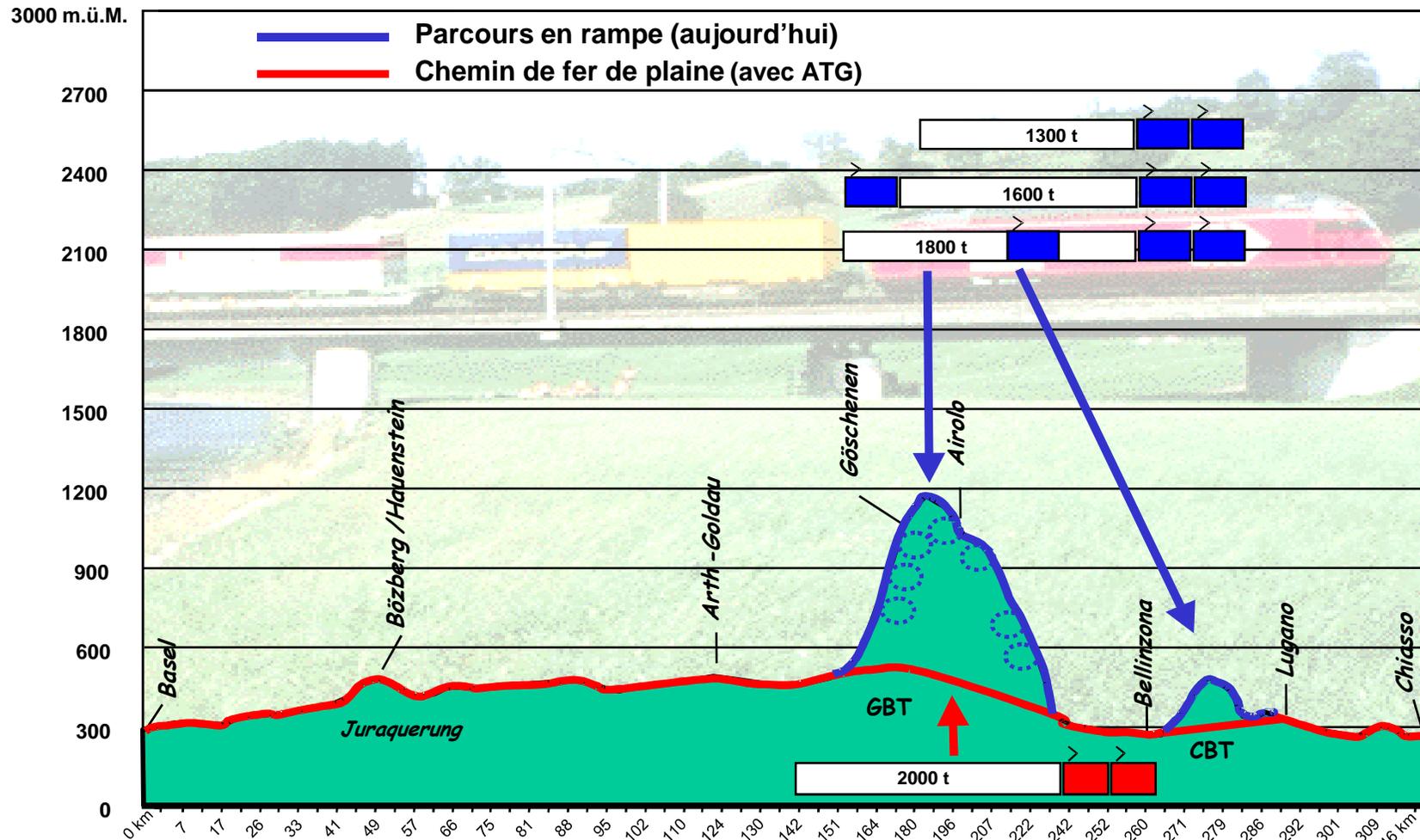
EU 15 - 5%

Tunnel de base du Gothard 2018: augmentation de la productivité et des capacités



Poids du train: +25%

Nécessité de locomotives: -30%



Augmenter la productivité du trafic combiné par rapport à la route!



Marché

- Corridor du Gothard de 4 m: praticable à partir du 2018!

Infrastructure

- Trains plus longs: de 550 à 700 m
- Augmentation charge utile: charge par essieu de 22,5 à 25 t
- Intervalles de block plus courts: un nombre plus élevé de trains, une meilleure occupation du réseau

Terminaux

- Mise à disposition des capacités au nord et au sud

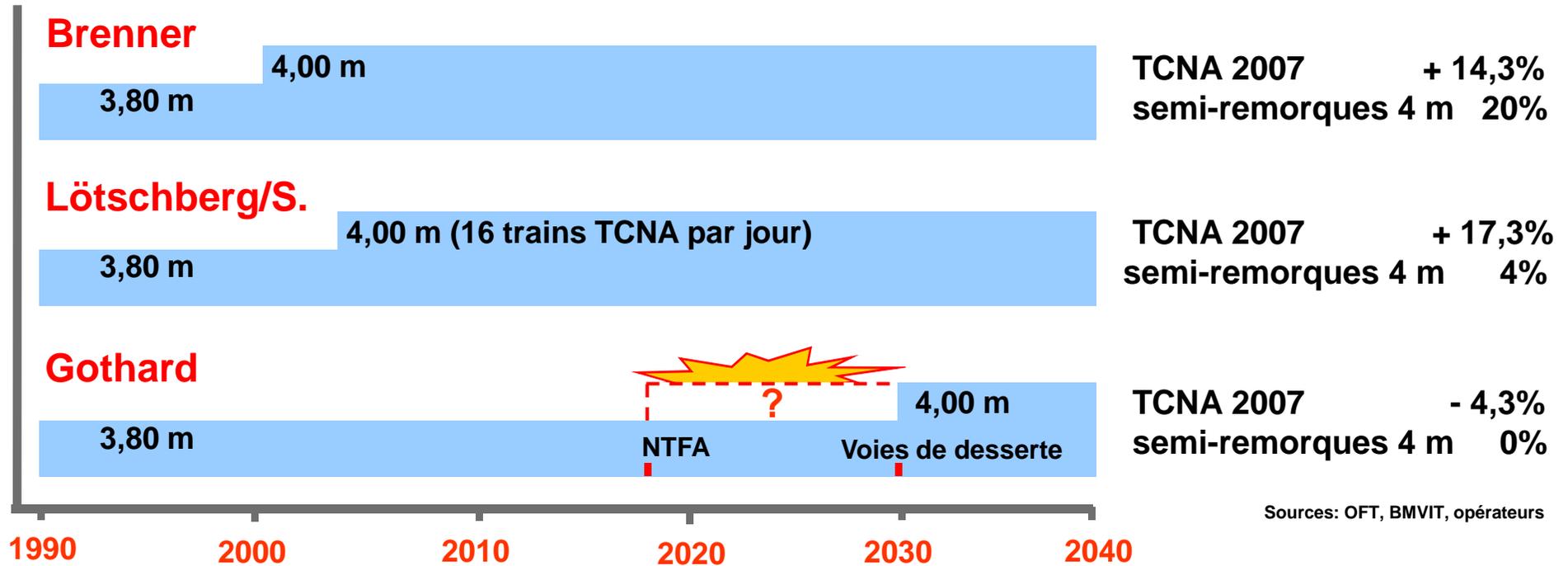
Traction

- Ouverture du marché: favoriser la concurrence

Prix

- Système des prix des sillons incitatif, avec attribution des frais à qui en est la cause
- Loi sur le déplacement du trafic de marchandises: promotion adéquate du trafic combiné

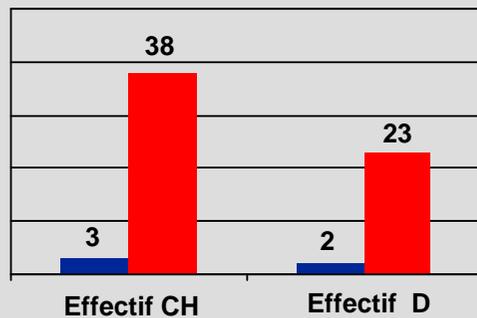
Semi-remorques: correspondance ratée par la Suisse?



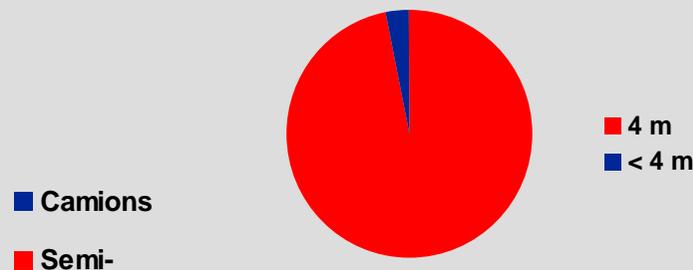
Sources: OFT, BMVIT, opérateurs

Evolution du marché semi-remorques

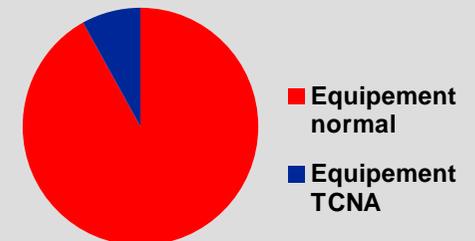
Croissance 2000/2007 en %



Hauteur latérale – Quotes-parts en %

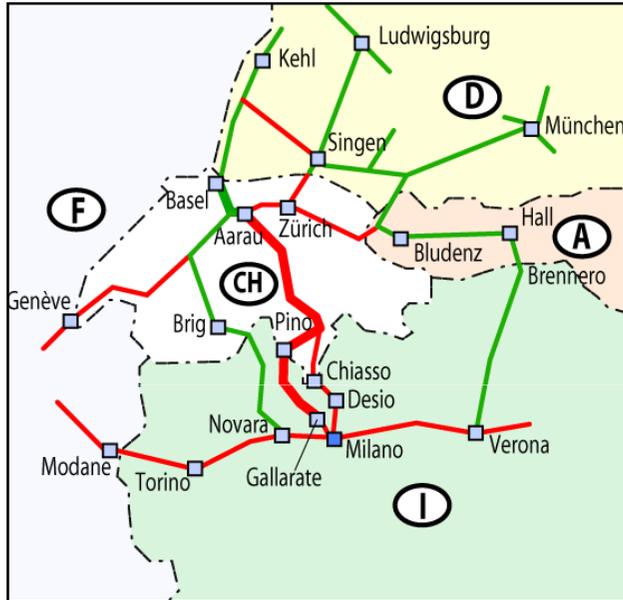


Equipement – Quotes-parts en %

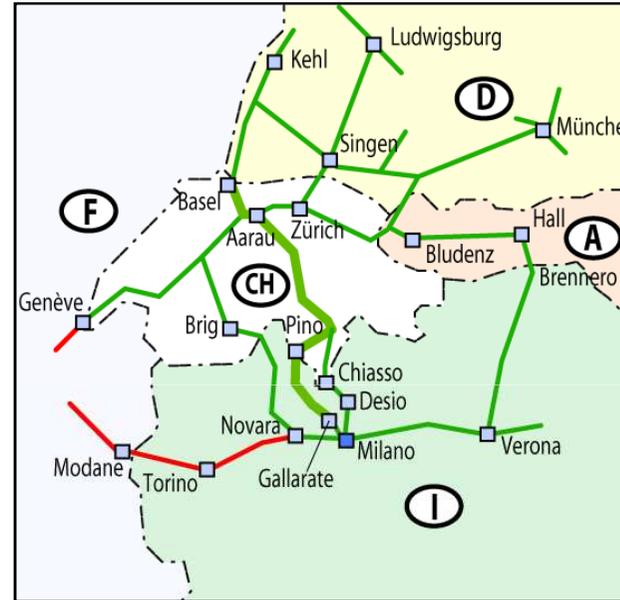


Sources: ASTRA, KBA, producteurs

Solutions spéciales pour le transport de grands volumes via Gothard



P400



(P)386



Semi-remorques via Lötschberg

| | |
|------------------|----------|
| Hauteur latérale | 400 cm |
| Hauteur interne | 270 cm |
| Wagons poche | Standard |

| | |
|------------------|--------------------|
| Hauteur latérale | 400 cm |
| Hauteur interne | 300 cm |
| Wag. poche | Wagons spéciaux T5 |

Semi-remorques spéciaux via Gothard

| | |
|------------------|---------------------------|
| Hauteur latérale | 380 cm |
| Hauteur interne | 272 cm |
| Wag. poche | Wag.spéciaux Méga, T4, T5 |

| | |
|------------------|--------------------|
| Hauteur latérale | 380 cm |
| Hauteur interne | 285 cm |
| Wag. poche | Wagons spéciaux T5 |

Augmenter la charge par essieu, pour s'assurer une
gagne de productivité!



Exigence:
22,5 t par axe



70 t Poids utile
20 t Poids wagon

90 t Poids total

Réalité:
25 t par axe



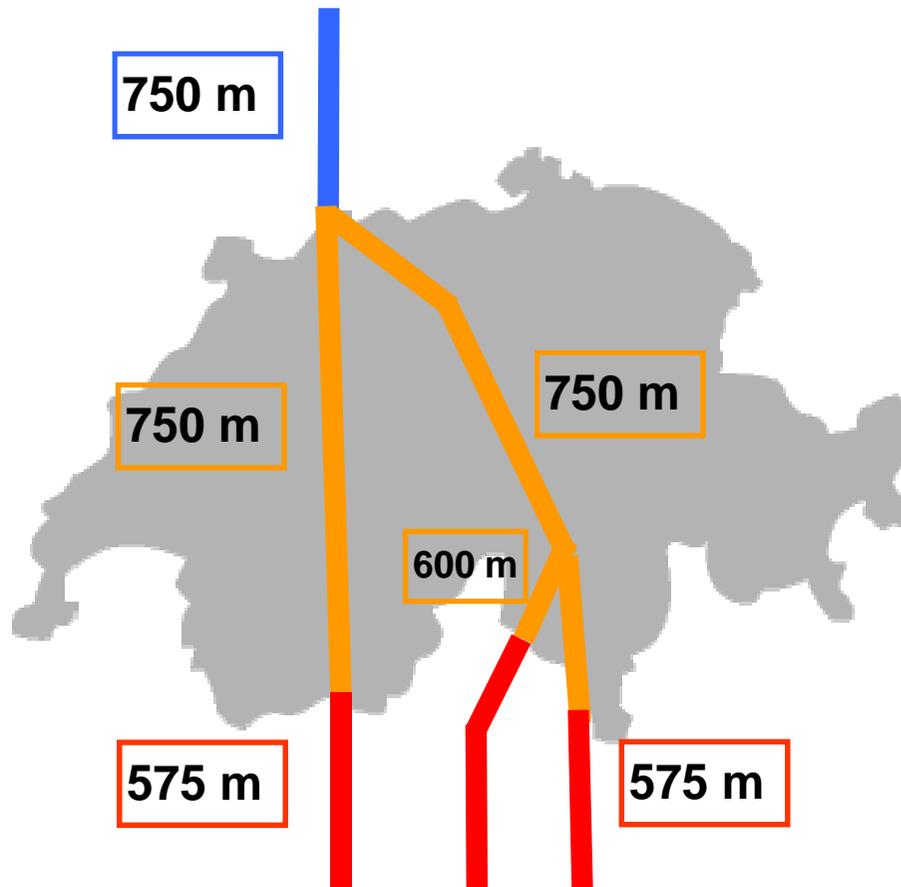
80 t Poids utile
20 t Poids wagon

100 t Poids total

Poids utile TCNA 80 t → 90 t = 12,5% gagne de productivité

Poids routier 40 t → 44 t = 10% gagne de productivité

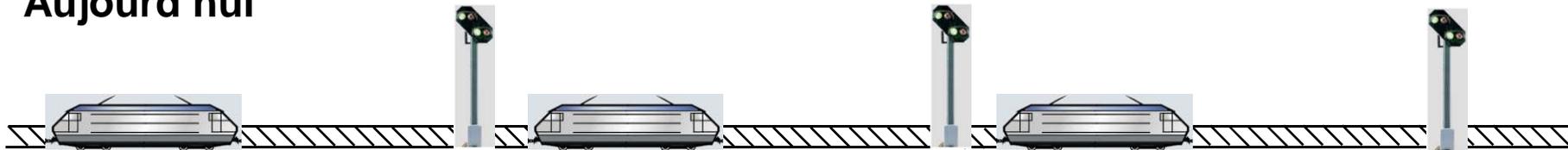
Trains longs = trains productifs!



ERTMS: plus de trains sur le réseau



Aujourd'hui



Avec ERTMS – Système européen de surveillance du trafic ferroviaire



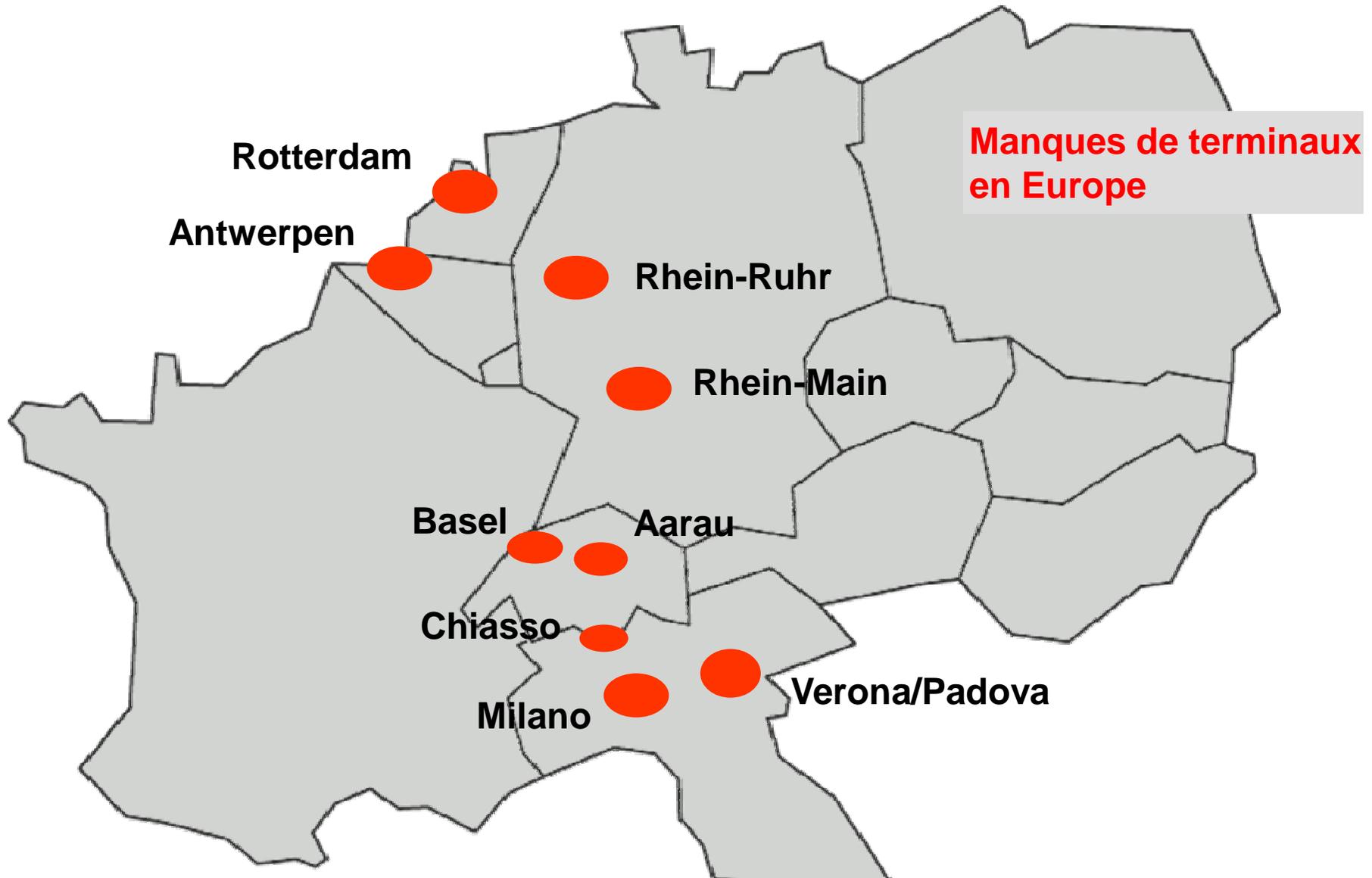
Buts:

- 20-50% en plus de capacités
- Meilleure exploitation infrastructure
- Standardisation, fiabilité
- Interopérabilité
- 2015 sur le corridor Rotterdam-Gênes

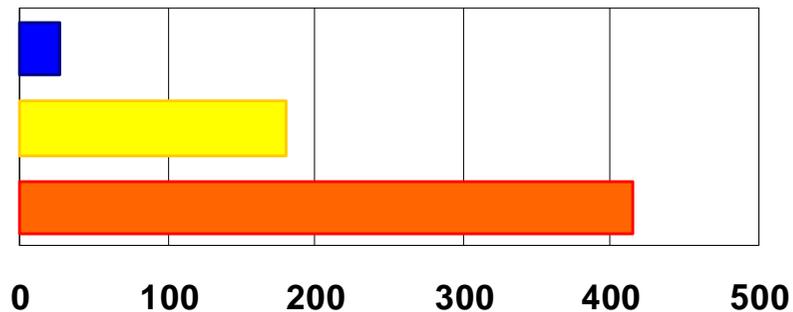
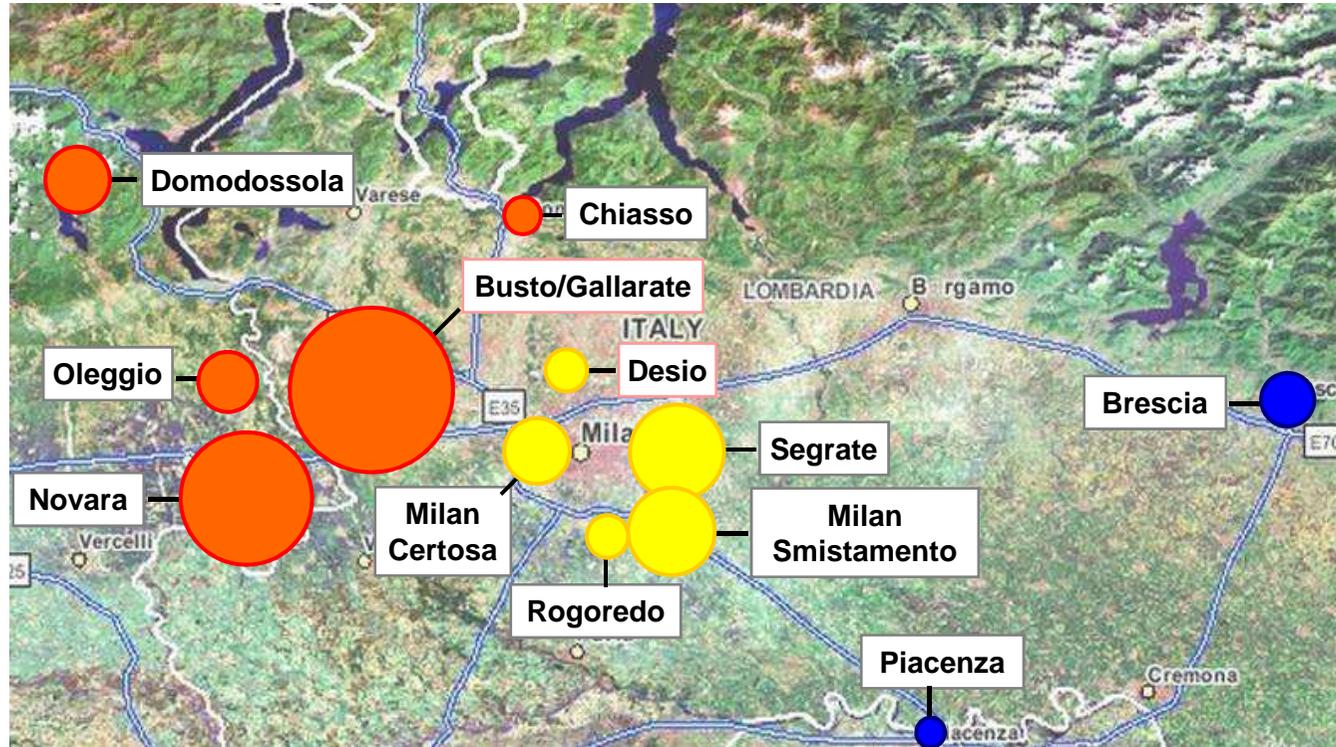
Risques:

- Retards dans l'introduction au niveau européen
- Versions différentes dans les divers pays
- Coûts élevés pour l'équipement des locomotives – Promotion à travers l'UE ou les différents pays?

Sans terminaux, le trafic combiné n'existe pas!



Nécessité de capacités de terminaux au sud des Alpes



- Zone à l'est de Milan
- Zone de Milan
- Zone à l'ouest de Milan



1. Introduction et conditions-cadre
2. Ouverture du marché ferroviaire: ressort moteur pour le déplacement du trafic
3. Demandes à l'infrastructure
4. **Conclusions**

Perspectives futures pour l'évolution du trafic combiné



- L'ouverture du marché et la concurrence renforcent les chemins de fer
- On doit combler la lacune des prestations par rapport au trafic routier
- Réalisation ponctuelle des infrastructures
- Terminaux efficaces
- Capacités de sillon suffisantes
- Harmonisation des normes, réduction des obstacles
- Concepts de soutien à long terme et répondants aux exigences du marché
- Conditions-cadres stables pour défendre les investissements dans le trafic combiné



Un grand merci pour l'attention!