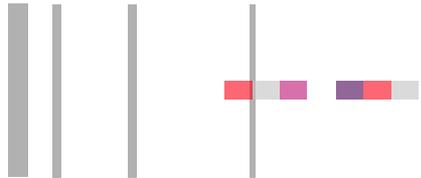




Débat public
Vallée du Rhône et Arc Languedocien
Avignon, le 27 avril 2006

Fret-SNCF

Patrick Jeanselme



Directeur du Transport Combiné

donner au train des idées d'avance



ACTIVITE DE FRET-SNCF EN 2005



• Activité conventionnel :

- **GTK : 32 GTK (80 % des tk du Fret)**
 - National 64%
 - International : 36 %

– Principaux secteurs d'activité :

Agriculture et produits de carrière
Produits du charbon et de l'acier
Produits chimiques

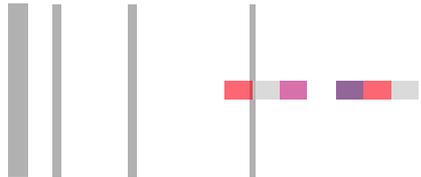
• Activité combiné :

- **GTK : 8 GTK (20 % des tk du Fret)**
 - National 42%
 - International : 58 %

– Transport d'Unité de Transport Intermodale : 3 sortes d'UTI

Conteneurs maritimes
Caisses mobiles
Semi-remorques

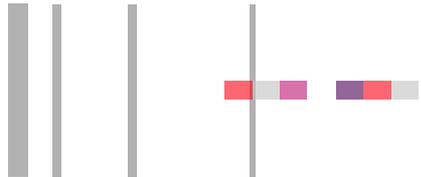
- **30 000 trains/an /équivalent à 1 000 000 camions**



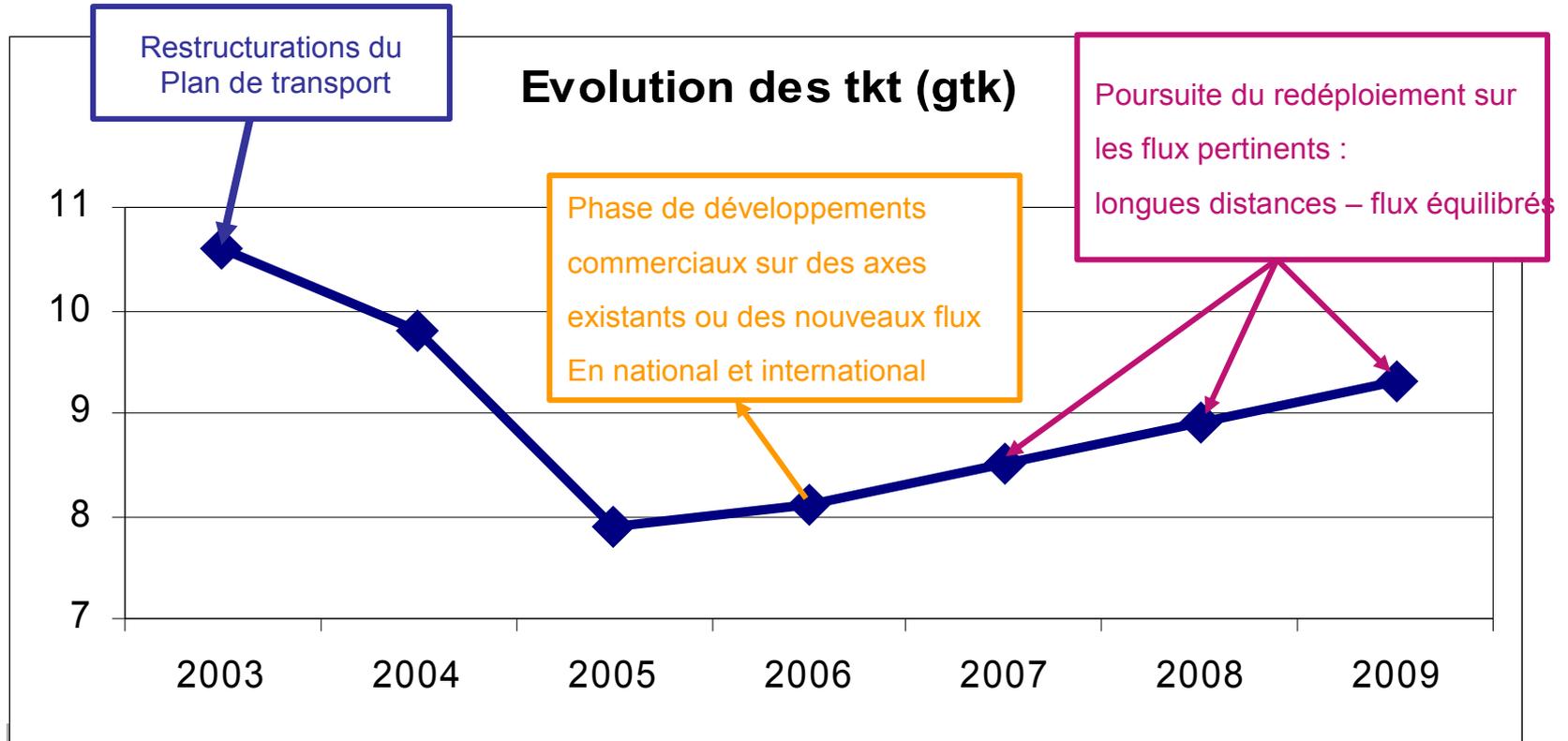
REPORT MODAL : pertinence de l'offre / transport combiné et autoroute ferroviaire



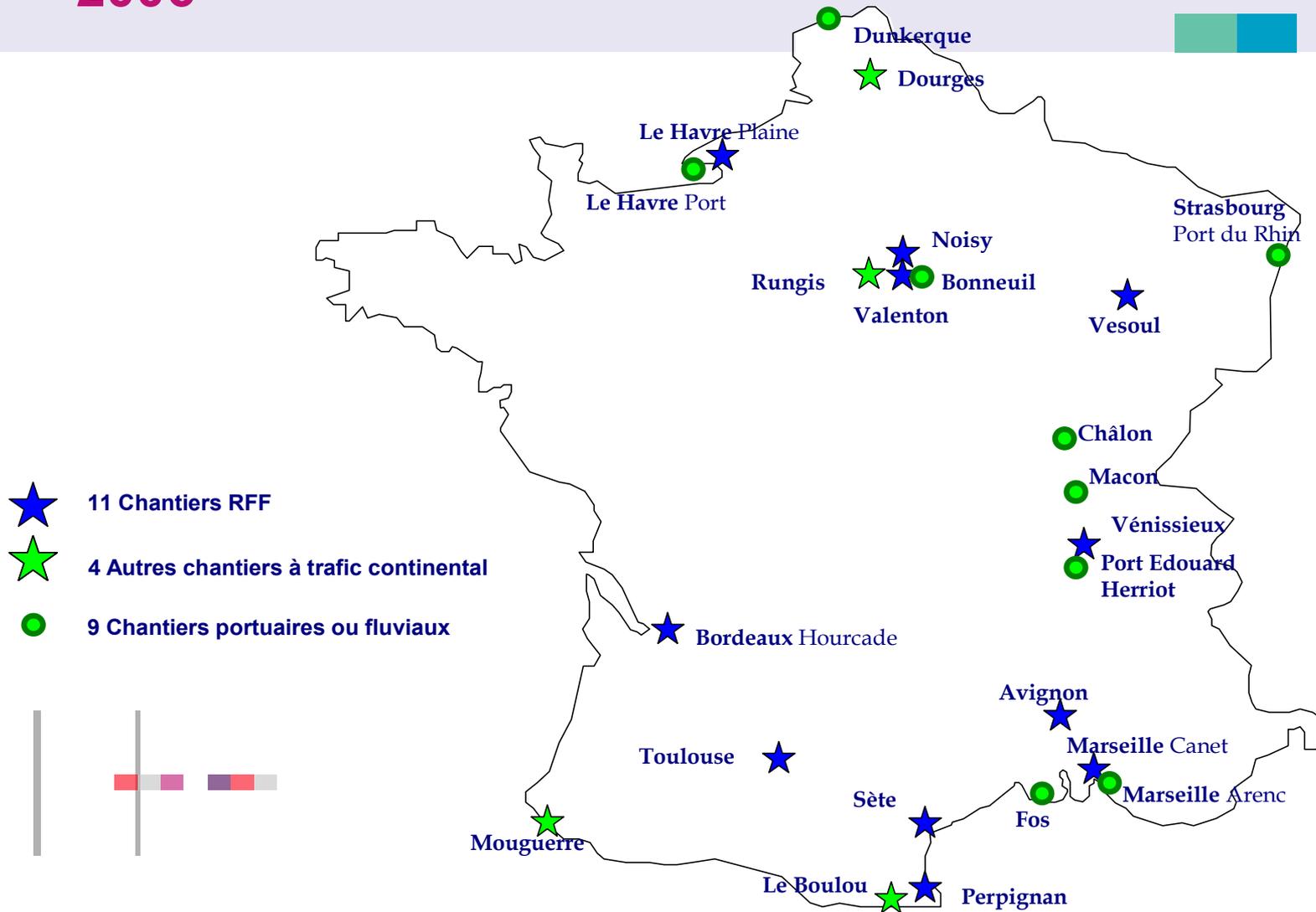
- **Le transport combiné de Fret SNCF c'est :**
 - **15 clients opérateurs** positionnés sur des flux massifiés et de longue distance sur le territoire Français et Européen
 - **Une activité auto suffisante** dans le cadre du plan Fret et dont le rebond est déjà amorcé sur de grands flux
 - Une offre ferroviaire qui s'insère à **une logique routière** :
 - Pas d'opposition stérile des deux modes mais leur association en synergie
 - Conjugue les forces des deux modes de transport :
 - Le fer sur longue distance : massification, rendement, économies d'échelle
 - La route sur courte distance : souplesse, réactivité, capillarité



Le transport combiné et le Plan Fret : de l'assainissement au redéploiement



LES CHANTIERS DE TRANSPORT COMBINE EN 2006



donner au train des idées d'avance



LES FLUX DE TRANSPORT COMBINE

Valeur en rouge :

trains nationaux par semaine,
2 sens confondus

Valeur en bleu :

trains internationaux par semaine,
2 sens confondus

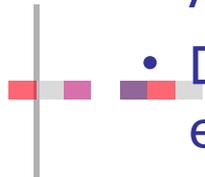


Carte des flux de transports combinés
Vallée du Rhône Arc Languedocien
(situation avril 2006)

DEVELOPPEMENTS & INNOVATIONS : EN TRANSPORT COMBINE



- Fret-SNCF participe à des études européennes à travers :
 - **Groupes GTC-UIC, EIRAC, groupement GNTC, Projets LIIIFT, Roly, sur les thèmes suivants :**
 - Capacité des **infrastructures** européennes avec le projet DIOMIS
 - Elaboration d'un **contrat type** européen pour la qualité du service
 - Conception d'un système de **tracing & tracking** européen
 - Accélération des progrès d'**interopérabilité**,
 - Développement d'un projet de **train long** entre Rotterdam et la France (Paris IDF et Lyon) et entre Paris et Marseille
 - Reconquête du marché de la **messagerie : perspective de Fret « express » sur LGV**



ZOOM / AUTOROUTE FERROVIAIRE

- **Contexte :**

- de nombreux pays européens ont facilité la mise en oeuvre de cette technique : Suisse, Allemagne, Italie, Autriche, etc...car il existe des situations favorables de gabarit
- la France a mené une expérimentation avec l'Italie via Modane avec le wagon Modalohr grâce à une prouesse des techniques permettant de circuler dans des gabarits réduits

- **Actualité :**

- La profession routière s'intéresse à cette technique et s'implique dans les choix pouvant la rendre pertinente
- Une société Lorry Rail a été constituée autour d'ASF (avec la participation de Modalohr, de RFF, des CFL et de la SNCF) pour lancer une relation entre Bettembourg et Perpignan dès 2007

- **Perspectives :**

- Valider les conditions de fiabilité et de faisabilité économique de l'autoroute ferroviaire de plaine sur longue distance avec un service de un à deux allers-retours par jour.
- Se préparer à développer une offre à grande échelle le cas échéant. Travailler sur d'autres axes voire en combinaison.

BESOINS POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE (1)

- **Offre** : 4 grandes techniques : le transport conventionnel, le transport combiné, l'autoroute ferroviaire et l'express
- **Contexte** : une croissance des flux internationaux de marchandises entre le Nord (Benelux et Allemagne) et le Sud Européen (Italie et Espagne) s'ajoutant aux flux nationaux en provenance de Lille et Paris vers Avignon, Marseille et Perpignan
- **Des conditions de développement** :
 - **Politique modale** au niveau national et européen : changer l'équilibre des conditions de concurrence et prévoir des incitations à l'usage des modes alternatifs
 - **Evolutions attendues de l'infrastructure** :
 - ...

BESOINS POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE (2)

- **Principales évolutions attendues de l'infrastructure :**
 - Le raccordement UIC de Barcelone
 - L'augmentation de la capacité entre Nîmes et Montpellier et Montpellier et Narbonne
 - Le contournement ferroviaire de Lyon
 - Terminer les mises au gabarit GB1
 - Augmenter la puissance des installations électriques sur la rive droite du Rhône

CONCLUSION

- FRET-SNCF, une activité puissante désormais restructurée bientôt à l'équilibre et en situation de faire face, en situation de concurrence :
 - aux **besoins du marché** des transports en France et en Europe avec une offre diversifiée, fiable et compétitive
 - aux impératifs de développement durable satisfaisant ainsi les **besoins de la société**