Le transport combiné sur la voie de dépassement

Paris,
le 10.03.2009

Alberto Grisone
Business Manager Project Development

ISO 9001
ISO 14001

HUPAC

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

HUPAC

Facts & Figures

Année de fondation	**1967**
Capital social	**CHF 20 mio.**
Actionnaires	**103**
Structure capital	**72% maisons de transports et de logistique** **28% chemins de fer**
Collaborateurs	**443**
Trafic 2008	**110 trains par jour** **702.000 envois routiers – 12,4 mio. tonnes nettes**
Ressources	**6.087 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.)** **Bénéfice 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 trafic combiné

Volume de transport 2008:

702.000 envois routiers

Shuttle Net

- ➔ 108 trains shuttle par jour
- ➔ 685.780 envois routiers
- ➔ 12,1 mio. tonnes nettes

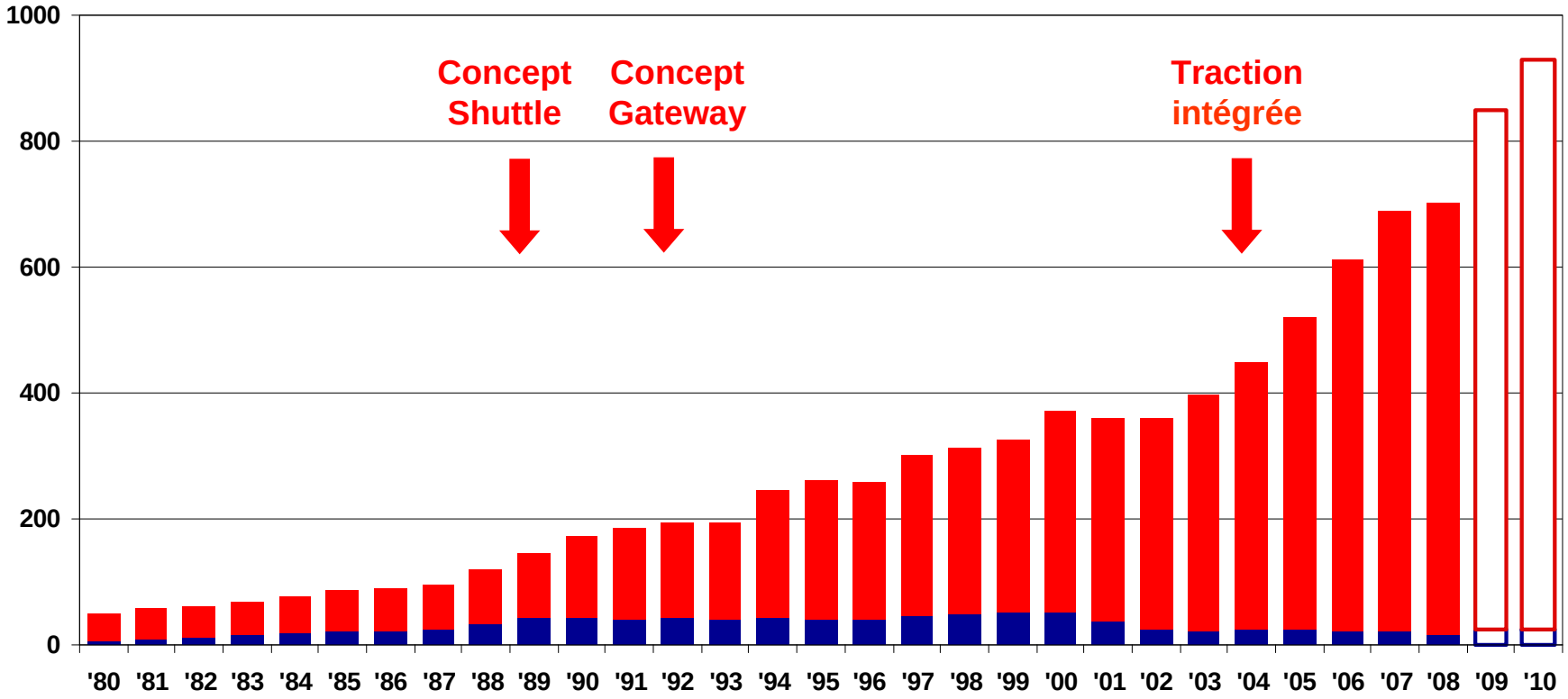
Autoroute Roulante

- ➔ 2 trains par jour
- ➔ 16.528 envois routiers
- ➔ 0,3 mio. tonnes nettes

Evolution du trafic 1980-2010

HUPAC

Envois routiers en 1000



Shuttle Net — Autoroute Roulante

USA – Pays des possibilités illimitées…

Part de trafic des marchandises sur rail sur le trafic total

EU25	**10%**
USA	**38%**

Source: Fraunhofer ISI, Compete, 2005

3 Locomotives, 200 wagons, chargement sur deux étages

Charge utile nette des trains

EU25/USA 1:8

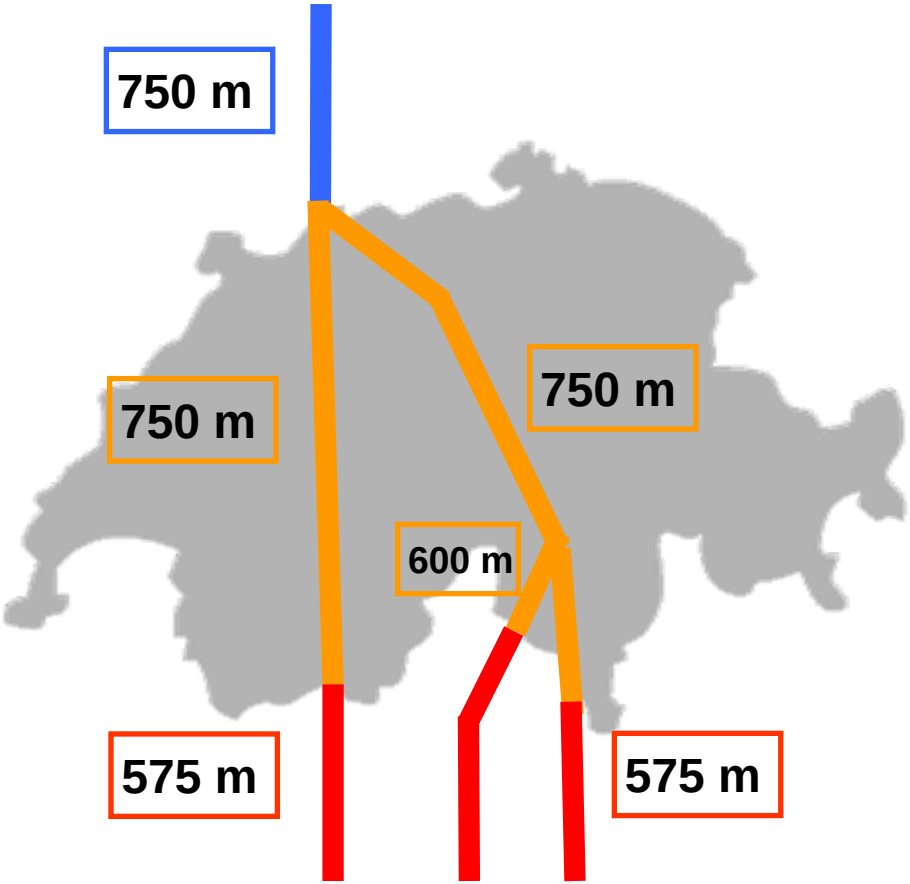
Avantage attractif du rail

Frais de transport 2005	EU 25	USA
Route	14 EUROcent/tkm	20 EUROcent/tkm
Rail	11 EUROcent/tkm	1 EUROcent/tkm

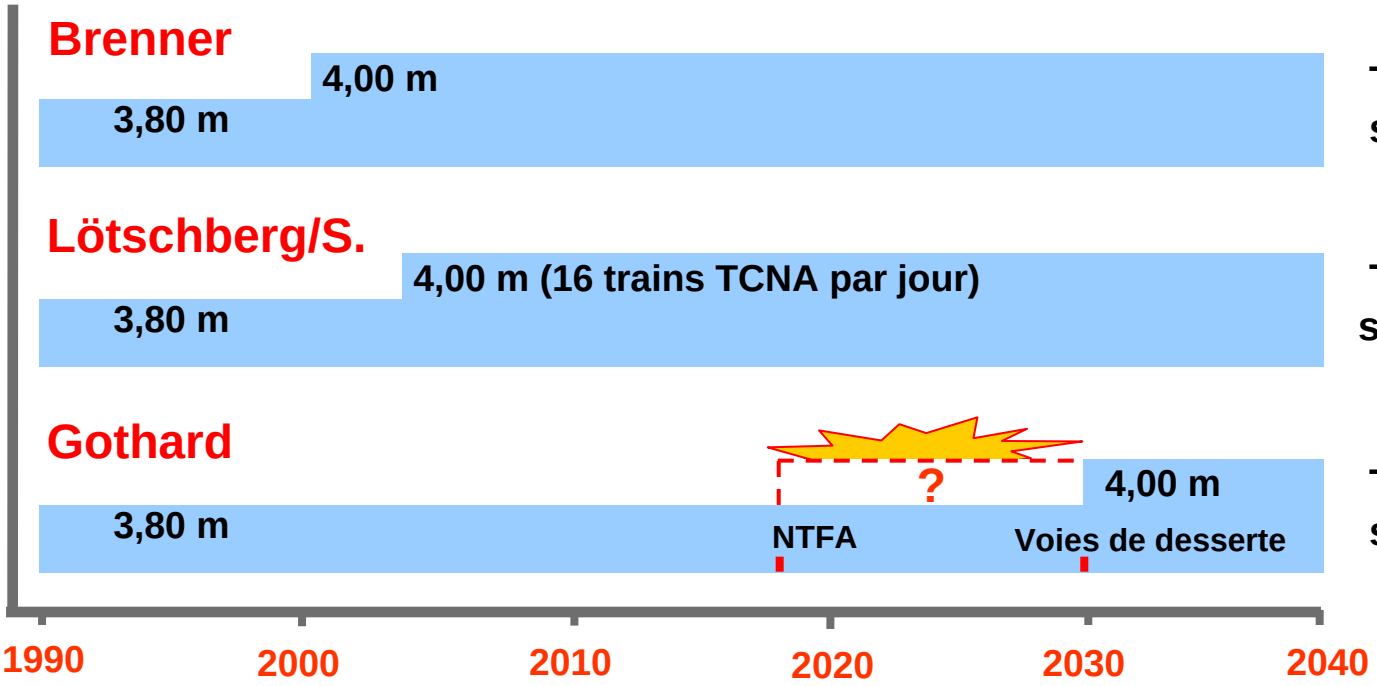
Source: Fraunhofer ISI, Compete, 2005

HUPAC

Trains longs = trains productifs!



Semi-remorques: correspondance ratée par la Suisse?



TCNA 2007 + 14,3%
semi-remorques 4 m 20%

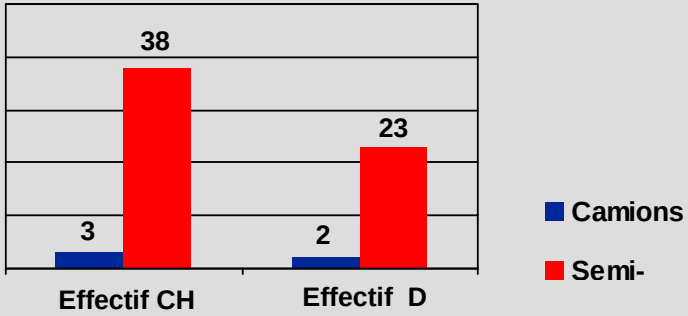
TCNA 2007 + 17,3%
semi-remorques 4 m 4%

TCNA 2007 - 4,3%
semi-remorques 4 m 0%

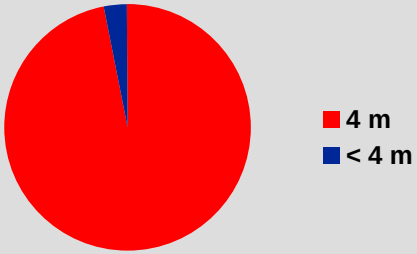
Sources: OFT, BMVIT, opérateurs

Evolution du marché semi-remorques

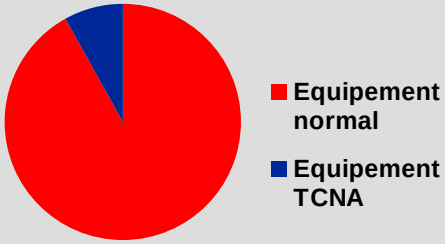
Croissance 2000/2007 en %



Hauteur latérale – Quotes-parts en %

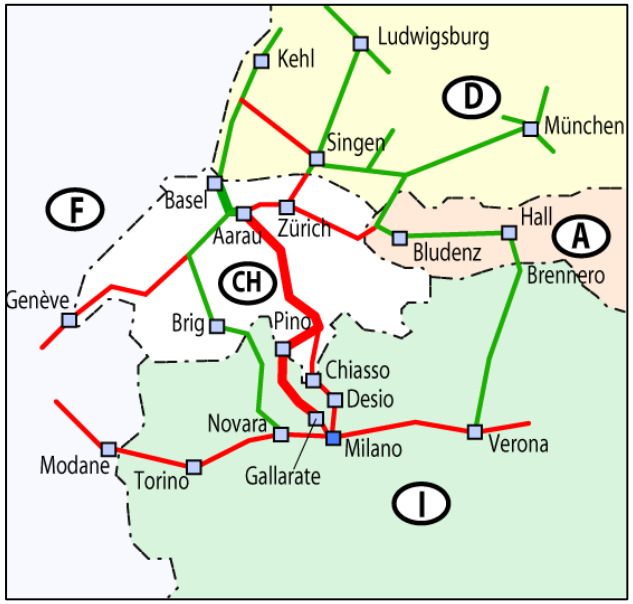


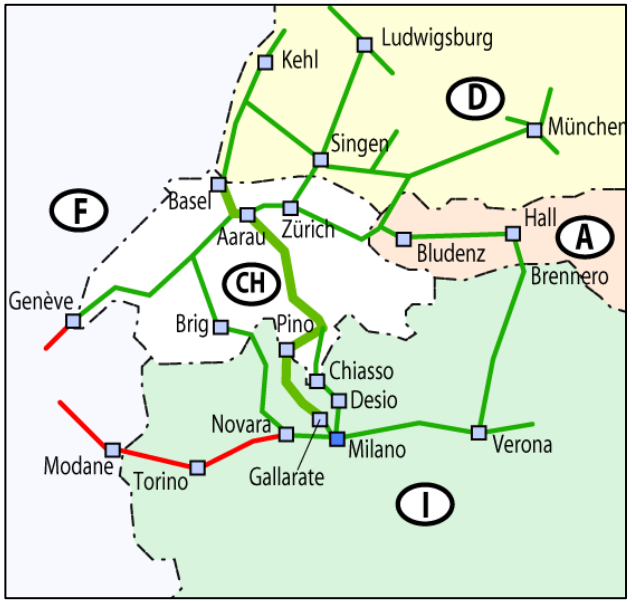
Equipement – Quotes-parts en %



Sources: ASTRA, KBA, producteurs

Solutions spéciales pour le transport de grands volumes via Gothard





Semi-remorques via le 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 le 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 un gain 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

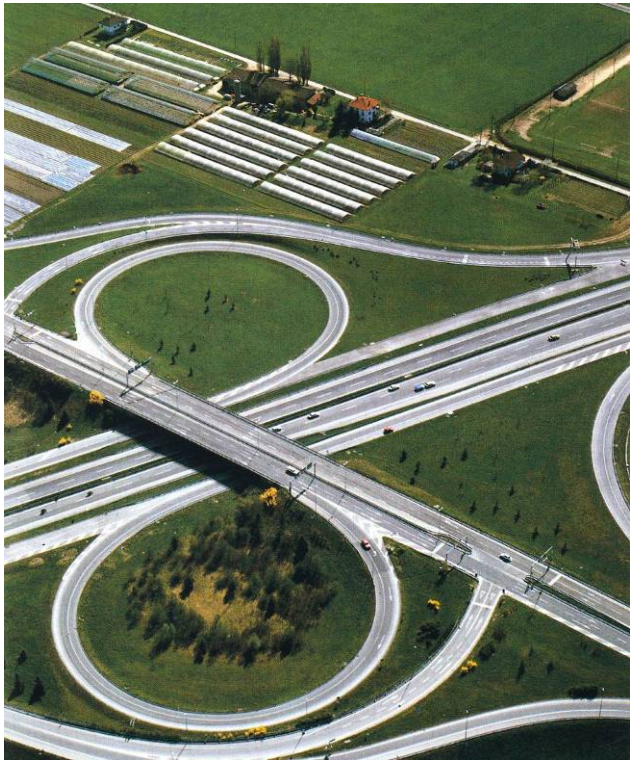
20 t Poids wagon

100 t Poids total

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

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

Investir dans l'infrastructure ferroviaire!



Réseau autoroutier
1990-2005
en km

CH	**+ 19%**
EU 15	**+ 45%**

Réseau ferroviaire
1990-2005
en km

CH	**+ 6%**
EU 15	**- 5%**

Source: EC-DG TREN

Construction d'un réseau ferroviaire sur la base des exigences du trafic de marchandises

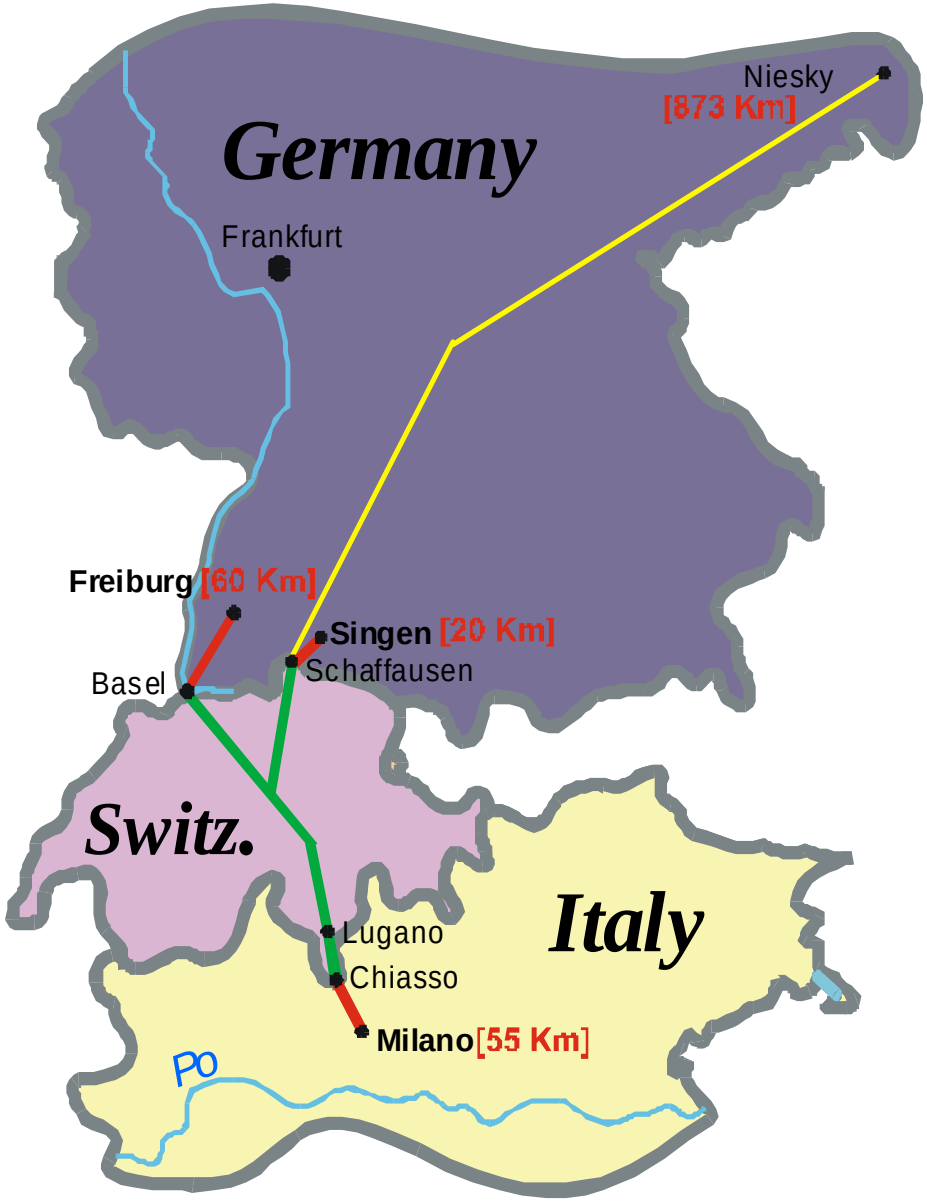
Dans 2012: au moins un réseau pour chaque état membre et successive extention internationale

- **Standard techniques uniformes (longueur train, charge par essieu, déclivité)**
- **Procédures standardisées (sillons, horaires)**
- **Structure juridique pour la gestion des corridors**
- **Haute priorité au trafic international de marchandises**
- **Réseau de terminaux et de gares de triage efficient**

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

Homologation wagons série NT, 4 mètres

- Wagons immatriculés par les autorités suisses pour la Suisse: exigences élevées 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 approprié!



Le dernier mille: élément de mésure de l'ouverture du marché

"Le dernier mile donne la mésure du niveau qualitatif de l'ouverture de marché"

Définition:
Dernier mille = accès aux ports et/ou aux terminaux

Eléments critiques

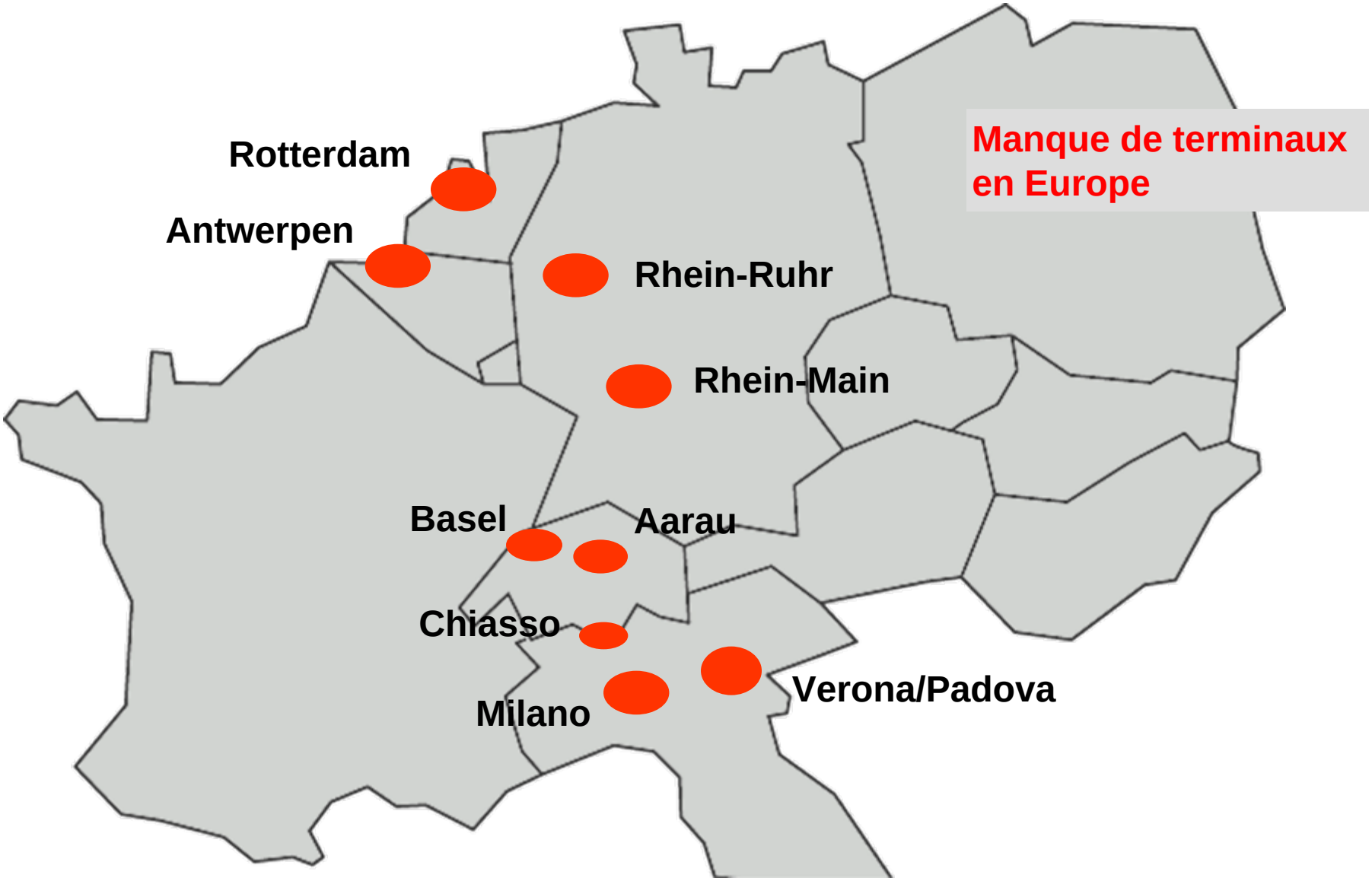
- ➔ **Le dernier mille coûte souvent autant que cent milles de parcours**
- ➔ **Queues, retards, perte de slots**
- ➔ **Monopole par les gestionnaires des terminaux**
- ➔ **Possibles abus; obstacle à la concurrence**

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**

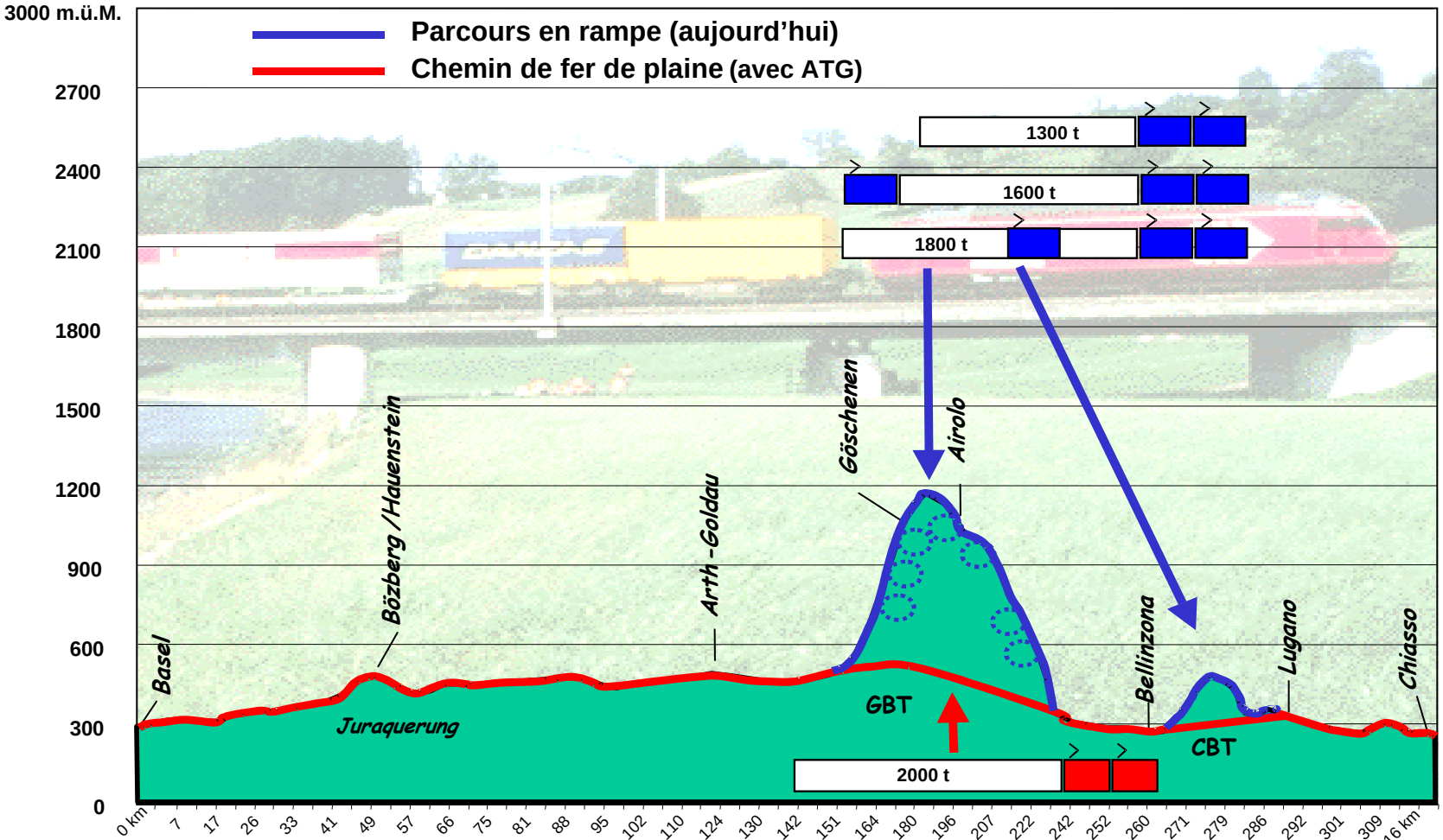
1. Introduction et conditions-cadre
2. Ouverture du marché ferroviaire: ressort moteur pour le déplacement du trafic
3. **Demandes à l’infrastructure**
4. Conclusions

Sans terminaux, le trafic combiné n’existe pas!



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

Poids du train: +25% **Bésoin 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

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
- Nécessité de combler les déficiences de prestation par rapport au transport routier
- Réalisation ponctuelle des infrastructures
- Terminaux efficients
- Capacités de sillon suffisantes
- Harmonisation des normes, réduction des obstacles
- Concepts de soutien à long terme et répondant aux exigences du marché
- Conditions-cadre stables pour encourager les investissements dans le trafic combiné

Merci de votre attention!