

L'avenir du transport ferroviaire et de l'intermodalité rail-route

IHEDATE

22/11/2024



01 + Transport combiné et transport conventionnel

02 + Manque de visibilité du secteur routier sur la longue distance

03 + Les conditions de succès

04 + La réglementation en vigueur et à venir

05 + Conclusion

Transport combiné et transport conventionnel

+ parler « des » frets ferroviaires et non pas « du » fret ferroviaire.

Le transport conventionnel

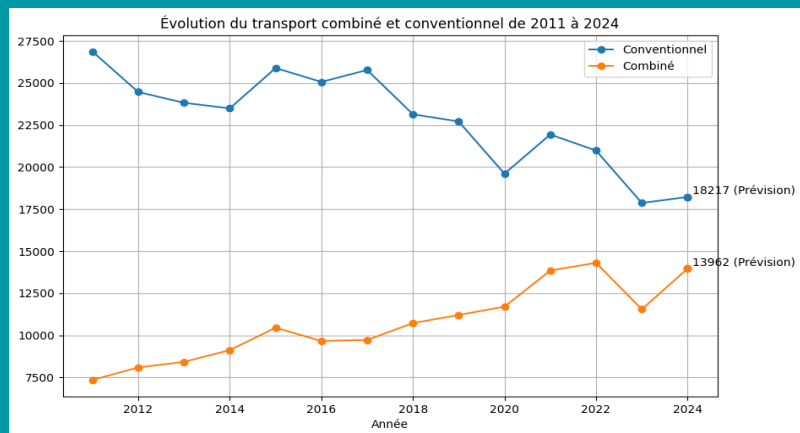


Le transport conventionnel repose essentiellement sur l'activité industrielle et agricole française avec une forte concentration sur quelques secteurs : sidérurgie, chimie, céréales, granulats, automobiles.

Le transport combiné



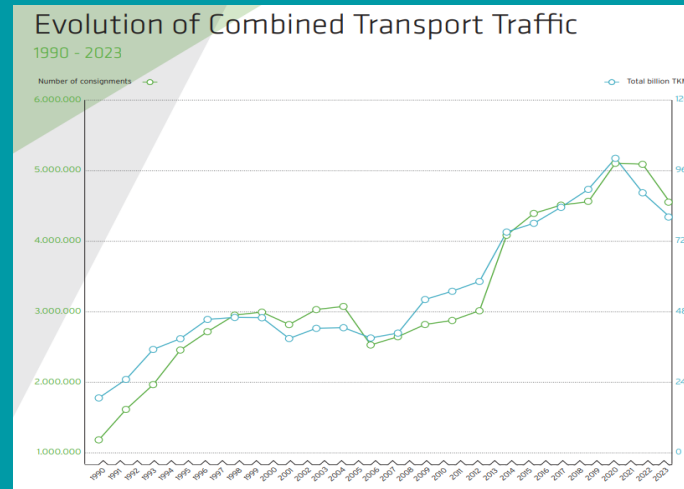
Le transport combine, concerne quant à lui, tout type de marchandises (notamment les marchandises importés). Il permet d'acheminer des marchandises en empruntant au moins deux modes de transports successifs



Evolution du transport combiné et conventionnel sur le réseau ferroviaire français (en millions de tonnes-kilomètres)

source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Depuis 2005, la distance moyenne parcouru par un train est de 327 km pour un train conventionnel et 577km pour un train du combiné (source SDES)



Evolution du transport combiné européen

source : UIRR Annual Report 2023-24

Les avantages du transport combiné

Modèle économique

Pour un transporteur l'économie d'échelle est importante (**1 unique conducteur pour un train de 850 m = 45 poids lourds**). Les ruptures de charges sont compensées

Pour un gestionnaire d'infrastructure, **le transport combiné requiert moins d'actifs**. Le transport conventionnel nécessite des investissements lourds dans les capillaires, ITE, voies de services, triages, etc.



Le volume d'ITE et de voies de services du combiné est beaucoup plus faible que le transport conventionnel (surtout si nous créons des terminaux traversants de plus de 850m).



Les « murs » de camion



Chantier de transport combiné

Manque de visibilité du secteur routier sur la longue distance



Pas de véhicule zéro carbone

Pas de véhicules zéro carbone identifié pour couvrir de longues distances. Les batteries longues distances ne sont pas adaptées.



Pénurie de chauffeurs

Il est de plus en plus difficile de trouver des chauffeurs routiers ;
30% des chauffeurs routiers partiront à la retraite dans les 7 ans



Politique RSE des chargeurs

Scope 3 : il est plus facile de réduire l'empreinte carbone de sa logistique que de son cœur de métier



Début de mobilisation des citoyens et élus

Exemple de l'écotaxe alsacienne

Conditions de succès

01 Accompagner les chargeurs et les opérateurs du transport combiné

Avec **Régio Fret**, SNCF Réseau va à la rencontre des chargeurs et des routiers pour les accompagner dans la construction technique de leurs projets ferroviaire et dans la formation de leurs équipes.

02 Améliorer la qualité de service

Amélioration de la qualité des sillons et de la ponctualité régularité (origine et terminus)

Focus en slides 10 et 11

03 Continuer les investissements

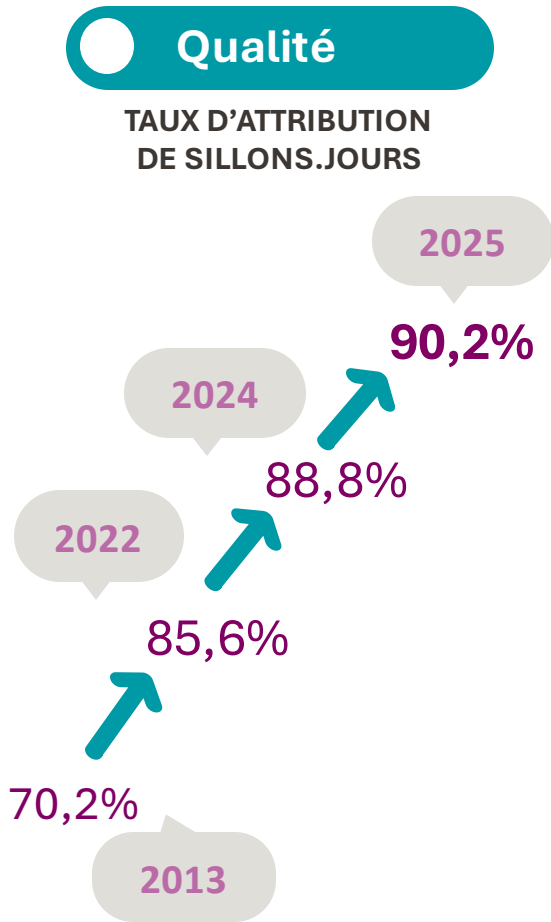
Le programme Ulysse Fret planifie les investissements nécessaires au développement du fret ferroviaire.

Certains domaines d'investissement sont plus « conventionnel », d'autres plus « combinés ».

Ulysse Fret comprend des schémas directeurs (gabarits et chantiers de transports combinés) pour développer le transport combiné.

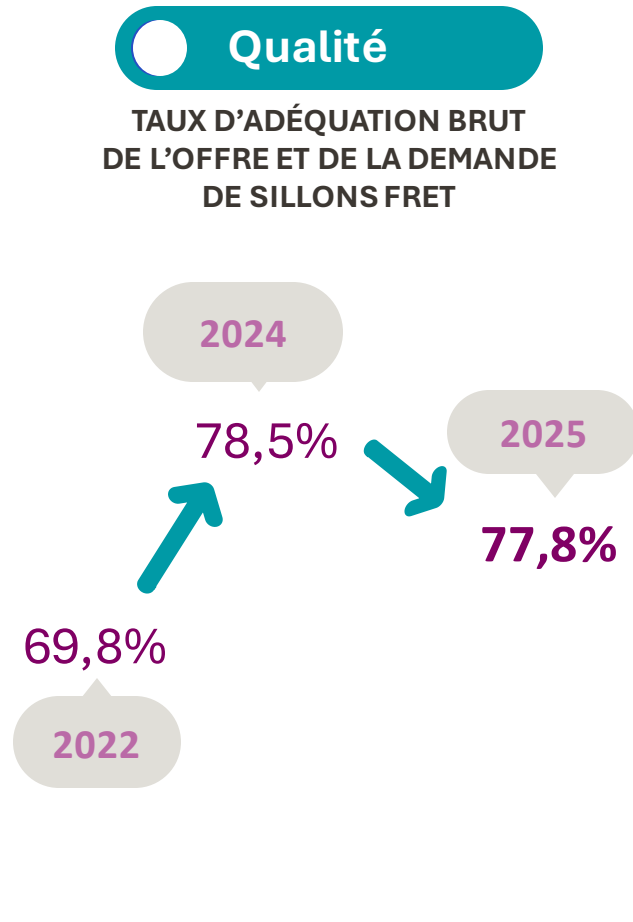
Focus en slides 12 et 13

Conditions de succès : qualité de service - sillons

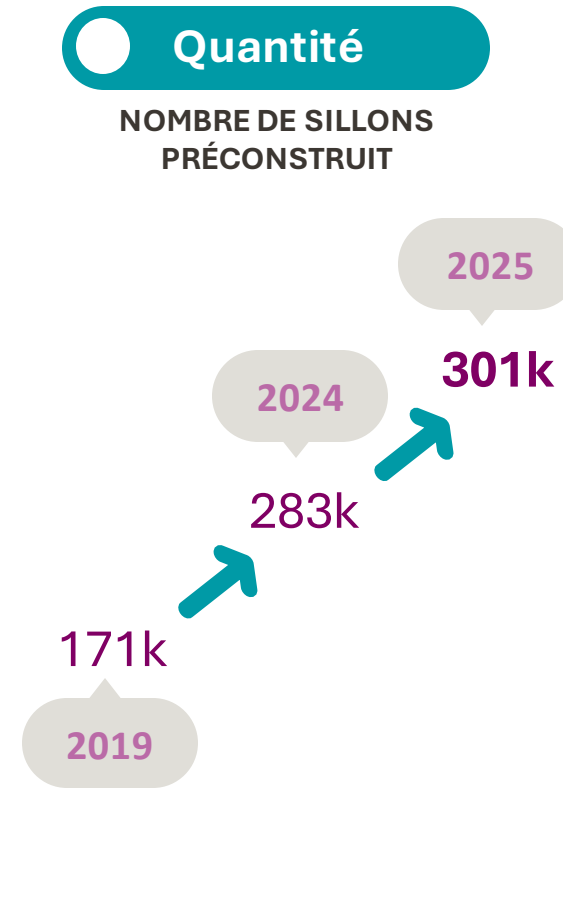


SNCF Réseau attribue de manière ferme une part de plus en plus importante de sillons fret.

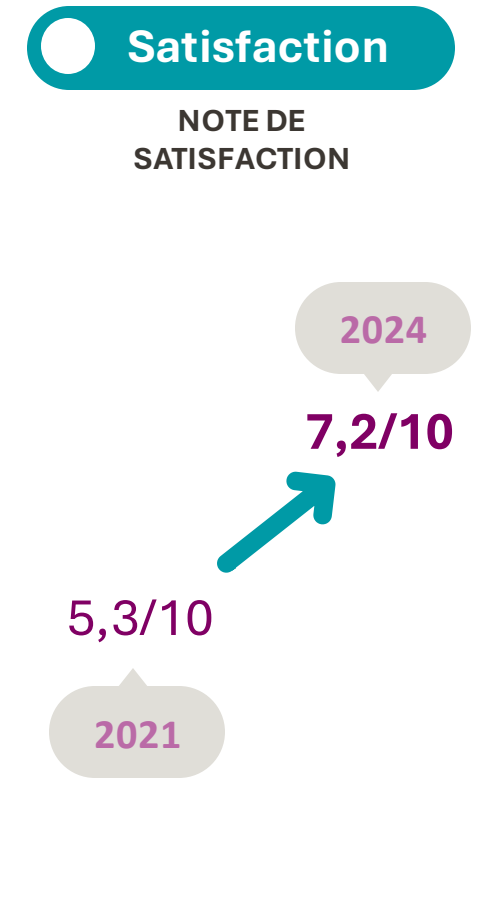
L'objectif du contrat de performance (**89% en 2026**) est déjà **quasiment atteint**.



La qualité des sillons.jours fournis (attribution du sillon, respect de l'origine, de la destination et de l'horaire) connaît une baisse sur cette dernière année de -0,7 points entre le SA 2024 et le SA 2025.



La quantité de sillons fret préconstruits a augmenté de 75% entre les SA 2019 et 2025.

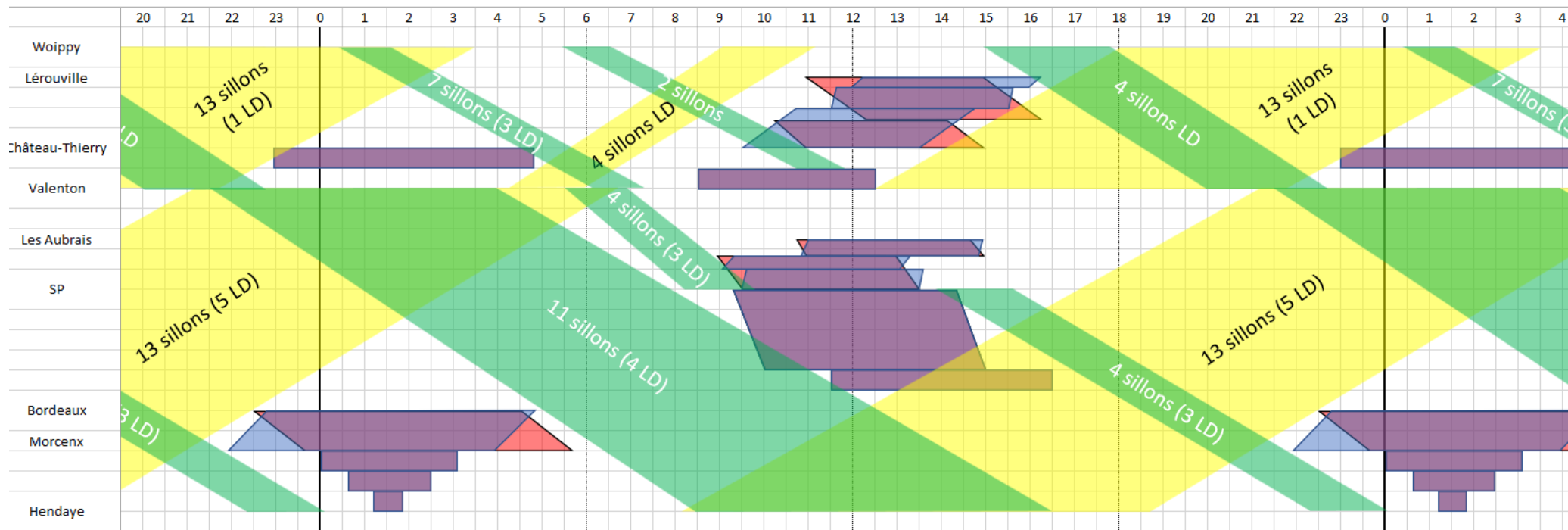


La note de satisfaction liée à l'allocation des sillons fret est passée de 5,3/10 en 2021 à 7,2/10 en 2024.

Enquête trimestrielle menée par la DAC depuis novembre 2021

Conditions de succès : qualité de service - sillons

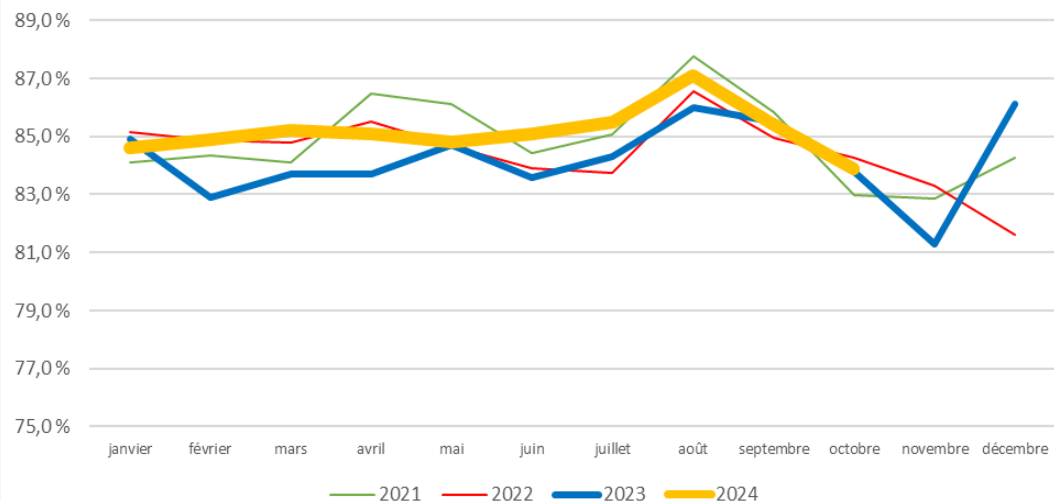
Maximiser la capacité commerciale long parcours



Document de travail – démarche en cours

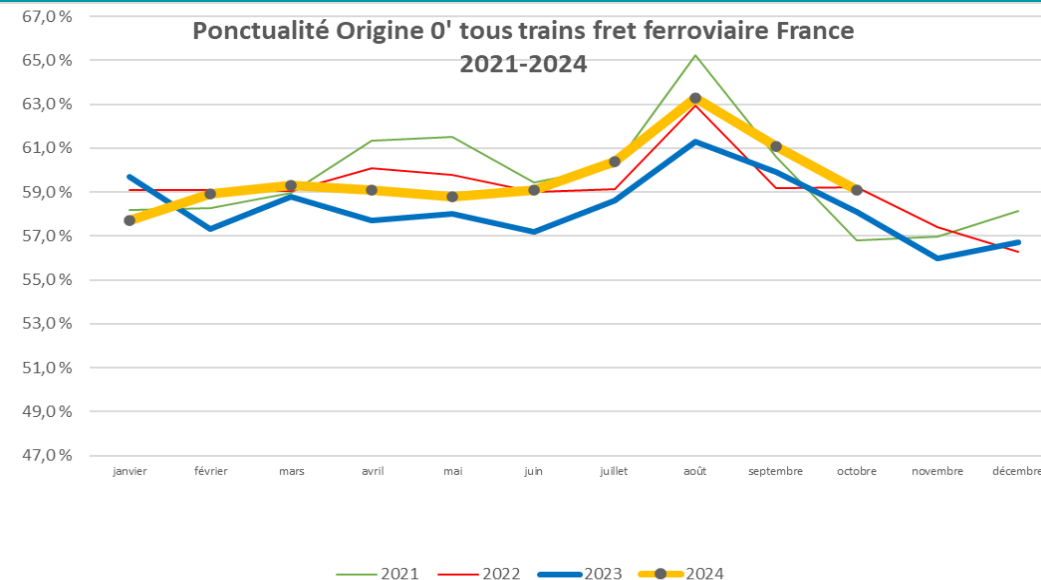
Conditions de succès : qualité de service - régularité

Ponctualité terminus 30' tous trains Fret France 2021-2024



Record de ponctualité à l'arrivée à 30 minutes à fin octobre 2024: 85,2% des trains de fret (+1 point par rapport à 2023)

Ponctualité Origine 0' tous trains fret ferroviaire France 2021-2024



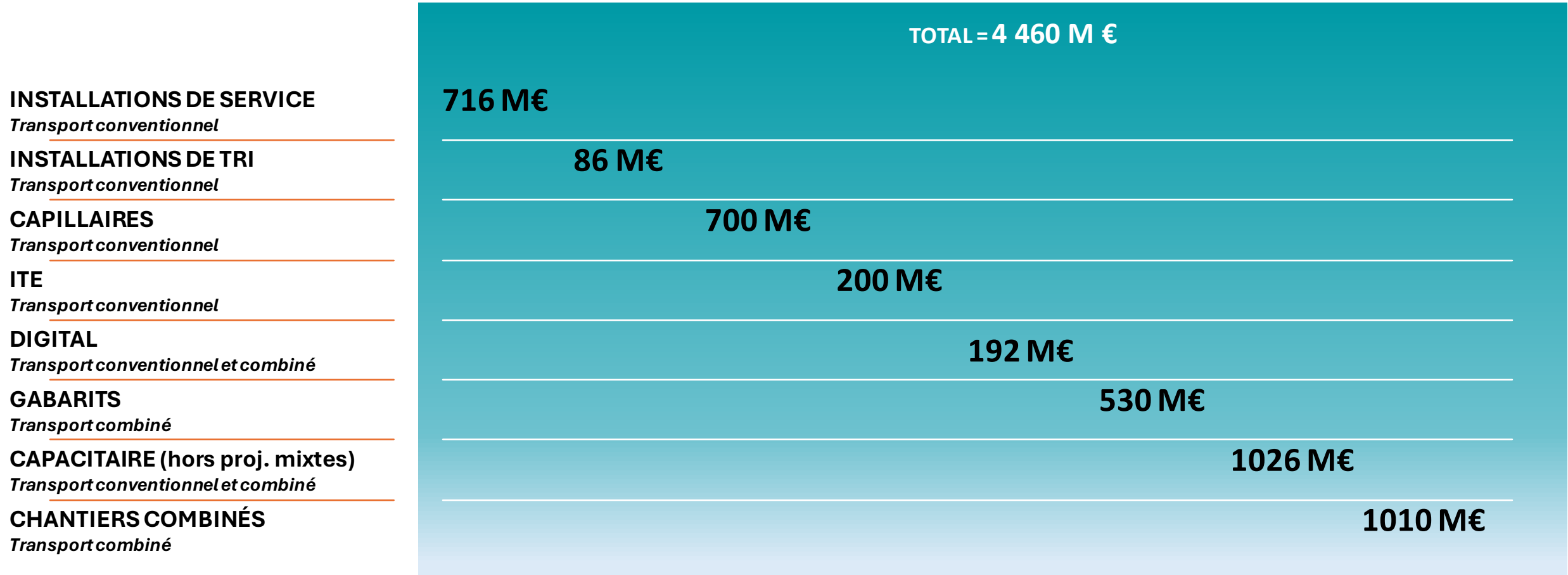
Corrélation entre Ponctualité Origine et Ponctualité Terminus

Comparaison européenne

Selon le rapport PRIME (GI européens), en 2022, la ponctualité des circulations fret **en France à 15' est de 78% vs 55% en Allemagne, 66% en Belgique ou 59% au Pays-Bas** (PRIME 2022), alors que l'âge moyen du réseau est 2 fois plus élevé en France.

Conditions de succès : Investissements

Montant des projets par domaine **ULYSSE** fret



> Un montant total de 4,4 Mds qui doit être compris comme de la surréservation

Conditions de succès : terminaux du combiné

- + De nombreux projets de développement de flux de transports combinés sont attendus à partir de 2026. Ils sont essentiellement liés à la création *ex nihilo* de nouveaux terminaux rail/route ou rail/mer.

Modes de transport	Exemples de nouveaux terminaux multimodaux
Rail/Route France	Miramas (TOP*), Rungis
Rail/Route Espagne	Barcelone (Llagosta), Taragone, Valence
Rail/Mer France	Le Havre, Sète, Port La Nouvelle

(*) déjà mis en service en avril 2024

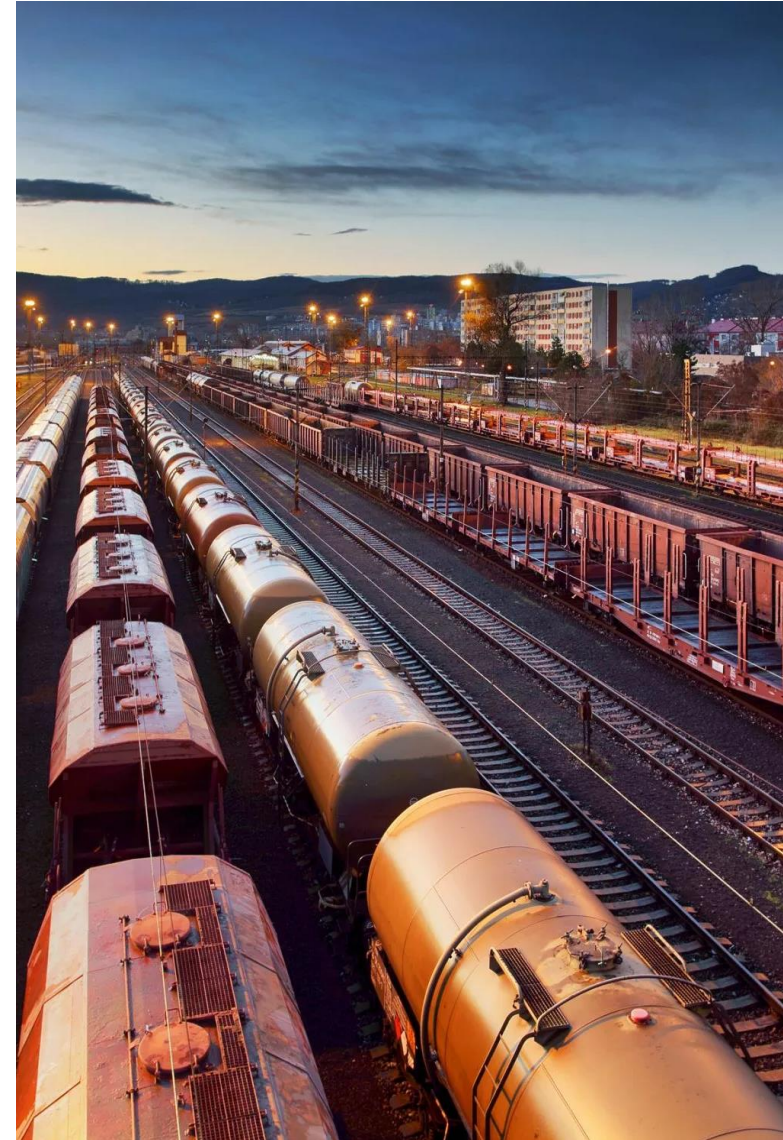
SNCF Réseau accompagne les opérateurs de transport combiné et les ports pour veiller à la bonne intégration des nouveaux flux dans le réseau

Conditions de succès : des axes performants

- + développer des axes fret performants pour permettre une augmentation massive des trafics
 - ❖ **Lorraine – Perpignan** : ligne nouvelle Montpellier Perpignan
 - ❖ **France – Italie** : mise en service du tunnel de base (2033)
 - ❖ **Ile de France – Sud-Est** : besoin d'un itinéraire alternatif Île de France – Dijon
 - ❖ **Anvers – Ile de France – Hendaye** : gabarit à réhausser
 - ❖ **Lorraine – Hendaye** : gabarit à réhausser + contournement de l'Île de France

Programme TTR – « Maquette 24h »

Dans quelques mois sera appliqué un nouveau règlement européen visant à harmoniser les circulations fret → européanisation de la gestion de l'exploitation.
Travailler à des « maquettes 24h à l'échelle européenne ».



Focus sur la réglementation en vigueur et à venir



Règlement RTE-T

Adopté en juin 2024

La réglementation européenne RTE-T adopté en juin 2024 vise à créer un réseau de transport performant et durable.

Article 16 : un sillon fret toutes les deux heures sur le réseau central (2030) + pouvoir accueillir les trains transportant des semi-remorques sur wagons poches



Règlement capacitaire

Devrait être adopté en 2025

Moderniser et harmoniser la gestion de la capacité et la gestion des circulations

Conclusion

•01

Une voie bien identifiée émerge

- Le transport combiné possède un potentiel de développement considérable
- Il concerne le transport de toutes les marchandises et repose sur un modèle économique réaliste

•02

Des chantiers de grandes ampleurs à venir

- La qualité de service (sillons et circulation) est indispensable au développement du fret et notamment du transport combiné
- La conception de « maquettes 24h » à l'échelle nationale puis européenne est une démarche de longue haleine

•03

Un enjeu de pilotage des projets

- Le pilotage de l'ensemble de ces projets de développement nécessite l'implication de tous les acteurs du fret (Chargeurs, Etat, opérateurs, GI, etc.)

•04

Un enjeu de mobilisation des esprits

- Mobiliser et entretenir une dynamique positive