



**La crise et l'après crise :**

**bilan 2009 et axes de développement**





**1 - Le bilan 2009**

**2 - Le Schéma Directeur SNCF GEODIS**

**3 - La Délégation à l'Aménagement des Territoires Ferroviaires**





# LE BILAN 2009





## Rappel du contexte

Mi-2008, un « crash » financier aux USA déclenche une crise économique mondiale, induisant des phénomènes majeurs pour l'industrie en Europe et en France :

- Filières industrielles largement impactées, avec toutefois des cycles différents  
→ **Effet sur les volumes**
  
- Démarche des industriels pour rechercher toutes les productivités possibles  
→ **Effet sur les prix**
  
- **Les produits les plus touchés** → matériaux bruts ou semi-industriels lourds (acier, bois, ...)  
→ produits manufacturés (automobiles, ...)





**Contexte concurrentiel accru :**

- **Intramodal** : Montée en puissance des autres EF
- **Intermodal** : Baisse des prix de la route  
→ prix du baril de pétrole : 136 \$ mi-2008  
43 \$ début 2009  
83 \$ en avril 2010

**Importance des flux liés au trafic maritime :**

- Plus de 85 % des flux marchandises dans le monde viennent du maritime
- 60 % activité Fret SNCF en PACA est réalisée sur la zone industrielle portuaire de Marseille / Fos
- Courant 2009, mouvements sociaux sur les Bassins Est du GPMM, mesures sur exportations vers l'Algérie.



Bilan 2009 (par rapport à 2008)

## Données clés...

- **Groupe SNCF** → - 1,2 % du CA et - 3,6 % de l'activité
- **SNCF GEODIS** → - 8,1 % du CA soit - 49 M€ de la marge opérationnelle
- **Fret SNCF** → - 27 % activité et une perte de - 520 M€  
(65 % des pertes liées au wagon isolé)
- **Fret SNCF en PACA** → - 25 % activité dont - 38 % sur le secteur du GPMM



Données issues de SAFARI Commercial et Corrigées du double-comptage des trafics intra-régionaux.





## Bilan 2009 (par rapport à 2008) **Données clés...**

### Impact de la crise sur les 5 produits les plus importants en PACA

- **Matières dangereuses** → - 9 % (42 % du volume d'activité) ... baisse des productions
- **Combiné** → - 15 % (26 % du volume d'activité)
- **Sidérurgie** → - 38 % (8 % du volume d'activité) ... échanges avec Espagne et Italie
- **Agriculture** → - 39 % (4 % du volume d'activité) ... trafic de céréales
- **Automobiles** → - 44 % (1% du volume d'activité) ... malgré un redressement dès juin 2009



Données issues de SAFARI Commercial et Corrigées du double-comptage des trafics intra-régionaux.



En dehors des effets de la crise, un constat partagé sur la pertinence du mode :

- **massifs réguliers** → rentables
- **Transports combinés** → rentables dans 90 % des cas
- **Trains massifs occasionnels** → rentables à 50 % des cas
- **Wagons isolés** → pas rentables



*Données issues de SAFARI Commercial et Corrigées du double-comptage des trafics intra-régionaux.*





# LE SCHEMA DIRECTEUR DE SNCF GEODIS





# LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT A SOUHAITE UN TRANSPORT ECOLOGIQUE DE MARCHANDISES

Le Grenelle de l'Environnement a pour objectif le développement de la part modale des transports ferroviaires, maritimes et fluviaux.

## Contexte

### Evolution du marché du transport de marchandises

- = crise économique entraînant une contraction des volumes à transporter
- = pertinence du mode ferroviaire réduite au profit de la route (principalement en l'absence de massification)
- = prise de parts de marché par la concurrence intramodale

### Difficultés d'infrastructures ferroviaires

- = régénération nécessaires
- = infrastructures dédiées fret
- = qualité des sillons long parcours
- = prix des sillons

## Principaux leviers

Engagement National pour le Fret Ferroviaire  
de l'Etat

Schéma directeur  
de SNCF Geodis





# L'ENGAGEMENT NATIONAL POUR LE FRET FERROVIAIRE EST UN LEVIER DE MISE EN OEUVRE

L'investissement public est de 7 milliards d'euros d'ici 2020.

Une réponse aux exigences d'un véritable report modal en 8 points :

- créer un réseau d'**autoroutes ferroviaires** cadencées en France,
- aider le développement du **transport combiné**,
- développer des **Opérateurs Ferroviaires de Proximité**,
- créer un réseau à priorité d'utilisation fret : le **réseau orienté fret**,
- supprimer les **goulets d'étranglement**,
- améliorer la desserte ferroviaire des **grands ports français**,
- moderniser la gestion des sillons et **traiter le fret comme une priorité**,
- développer le **fret à grande vitesse entre les aéroports**.





# **SNCF GEODIS EST UN GRAND OPERATEUR GLOBAL DE LA CHAINE LOGISTIQUE**

## **SNCF Geodis est constitué de 3 pôles :**

- **Pôle Transport ferroviaire de marchandises :**
  - Fret SNCF,
  - filiales Naviland Cargo, Novatrans, VFLI, et filiales européennes Captrain.
- **Pôle gestionnaire d'actifs** (wagons et locomotives) : Ermewa, France Wagons, Akiem.
- **Pôle Geodis – STVA** (approche produits, démarche clients, technologies).





## LE SCHEMA DIRECTEUR POUR UN NOUVEAU TRANSPORT ECOLOGIQUE DE MARCHANDISES

Le Schéma directeur est fondé sur 9 projets industriels articulés autour de 5 grands axes, soit un investissement d'1 milliard d'ici 2015 pour :

- développer l'offre de transport en **trains entiers** à l'échelle européenne,
- mettre en œuvre la nouvelle offre de **messagerie ferroviaire**,
- accélérer le développement du **transport combiné** terrestre, maritime et fluvial,
- soutenir la mise en œuvre d'**Opérateurs Ferroviaires de Proximité**,
- mettre en service des **solutions innovantes** : autoroutes ferroviaires cadencées et étendues, fret à grande et très grande vitesse, solutions de logistique urbaine.

Le transport de marchandises est structurant pour les pôles économiques. SNCF Geodis s'engage à participer activement à l'accompagnement dans les territoires.

Pour accompagner le déploiement du Schéma directeur a été créée la DATF, Délégation à l'Aménagement des Territoires Ferroviaires.





# DEVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORT EN TRAINS ENTIERS A L'ECHELLE EUROPEENNE

## Les ambitions de SNCF Geodis pour le transport en trains entiers :

- bénéficier de la synergie entre sociétés européennes de SNCF Geodis, pour une approche globale et européenne des offres de services.

Le Pôle Transport ferroviaire de marchandises est le 1<sup>er</sup> transporteur ferroviaire de marchandises en France.

Les entreprises ferroviaires incluent Fret SNCF, VFLI, les filiales européennes regroupées sous le nom de Captrain : Captrain Benelux, Captrain Italia, Captrain Deutschland, Captrain UK, Captrain Romania, et ITL Allemagne.

- appuyer les évolutions en faveur d'un véritable réseau de fret ferroviaire européen.





# METTRE EN ŒUVRE LA NOUVELLE OFFRE DE MESSAGERIE FERROVIAIRE

(1/2)

**La pertinence du mode ferroviaire est liée à la massification.**

Le mode ferroviaire s'adresse avant tout aux clients :

- pour lesquels il présente un avantage certain par rapport à la route (enlèvement de masse, sécurité, etc.),
- qui peuvent prendre des engagements de remise de volumes, permettant d'assurer l'équilibre économique des services.

La messagerie ferroviaire (recours au transport ferroviaire pour des volumes inférieurs au train entier) peut s'intégrer dans cette logique.

Fret SNCF migre ainsi vers la nouvelle offre de messagerie ferroviaire : du système Wagon Isolé à l'offre Multi-lots multi-clients.





# METTRE EN ŒUVRE LA NOUVELLE OFFRE DE MESSAGERIE FERROVIAIRE

(2/2)

**Multi-lots multi-clients est la nouvelle offre de messagerie ferroviaire.**

Multi-lots multi-clients proposera :

- des liaisons directes entre plateformes situées dans les grands centres économiques,
- une desserte terminale autour des plateformes, avec une fréquence d'au moins trois allers-retours par semaine sur chaque ligne,
- des appuis multimodaux et logistiques apportés par des Rail-ports (lieux de transbordement rail-route), notamment pour les clients n'étant pas reliés au mode ferroviaire.

Cette offre sera ouverte aux échanges européens.





# SOUTENIR LA MISE EN ŒUVRE D'OFPP (OPÉRATEURS FERROVIAIRES DE PROXIMITÉ)

(1/3)

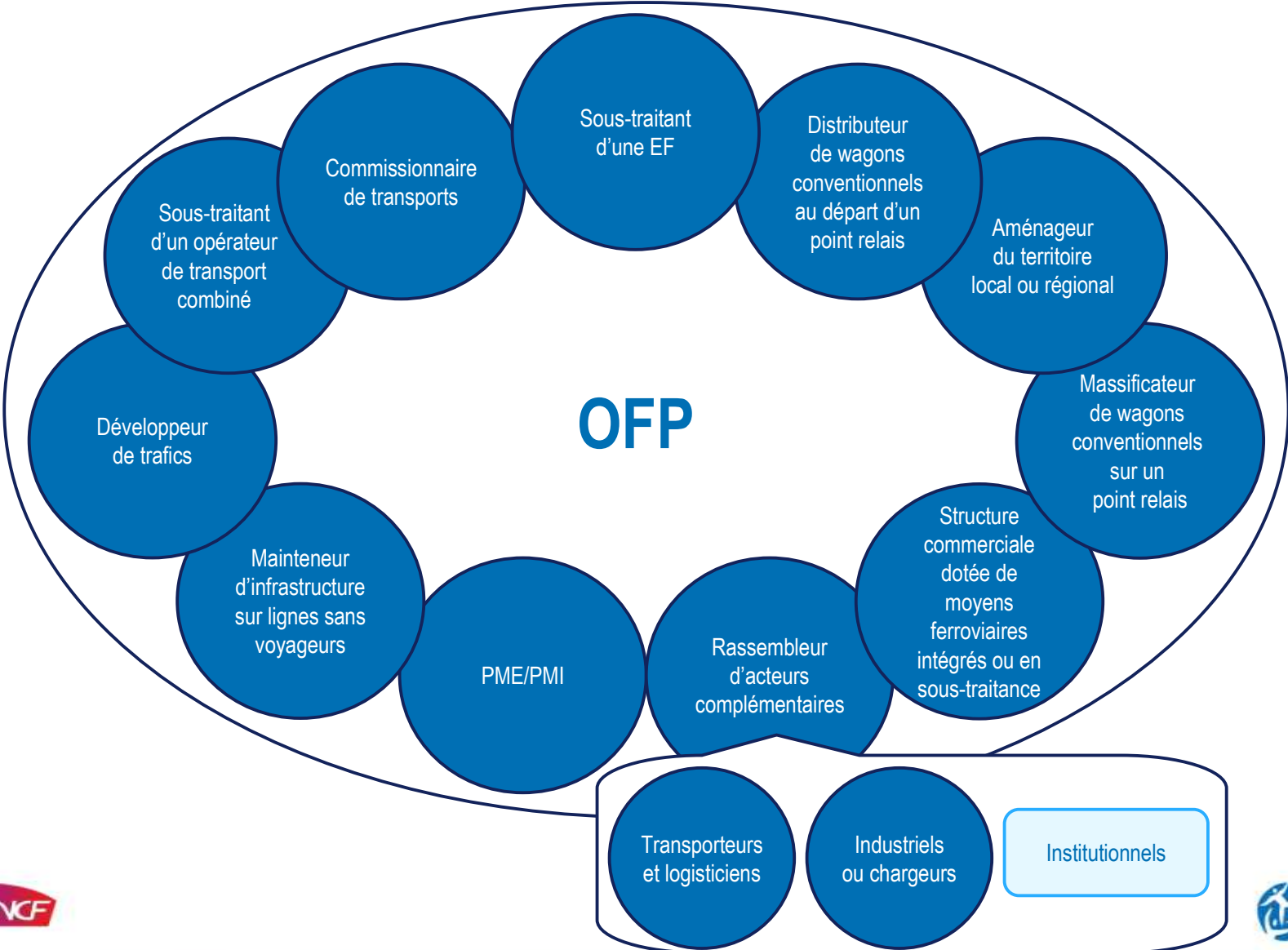
## Le cœur de métier des OFPP recouvre 4 services :

- la collecte et la distribution essentiellement de wagons conventionnels pour le compte des EF majeures, d'un autre OFPP ou pour son propre compte,
- la réalisation de dessertes terminales pour les trains complets des Entreprises Ferroviaires majeures (le dernier kilomètre au moindre coût),
- l'exécution de trains entiers sur des courtes distances (- de 150 km),
- éventuellement, la gestion de l'infrastructure ferroviaire – entretien et maintenance de lignes secondaires du Réseau Ferré National (lignes sans voyageurs) – par délégation de RFF et la gestion de l'infrastructure sur le réseau ferré des ports.



# SOUTENIR LA MISE EN ŒUVRE D'OPF

(2/3)



## Les ambitions de SNCF Geodis pour les OFP :

- des OFP économiquement viables et pérennes pour faciliter le déploiement.
- un réseau d'OFP en France.
- une offre ferroviaire (OFP/EF majeures) compétitive face à la concurrence intermodale.
- des OFP qui développent des trafics au profit de l'ensemble de la filière ferroviaire (OFP et Entreprises Ferroviaires majeures).

# METTRE EN SERVICE DES SOLUTIONS INNOVANTES : LES AUTOROUTES FERROVIAIRES

(1/3)

## L'autoroute ferroviaire :

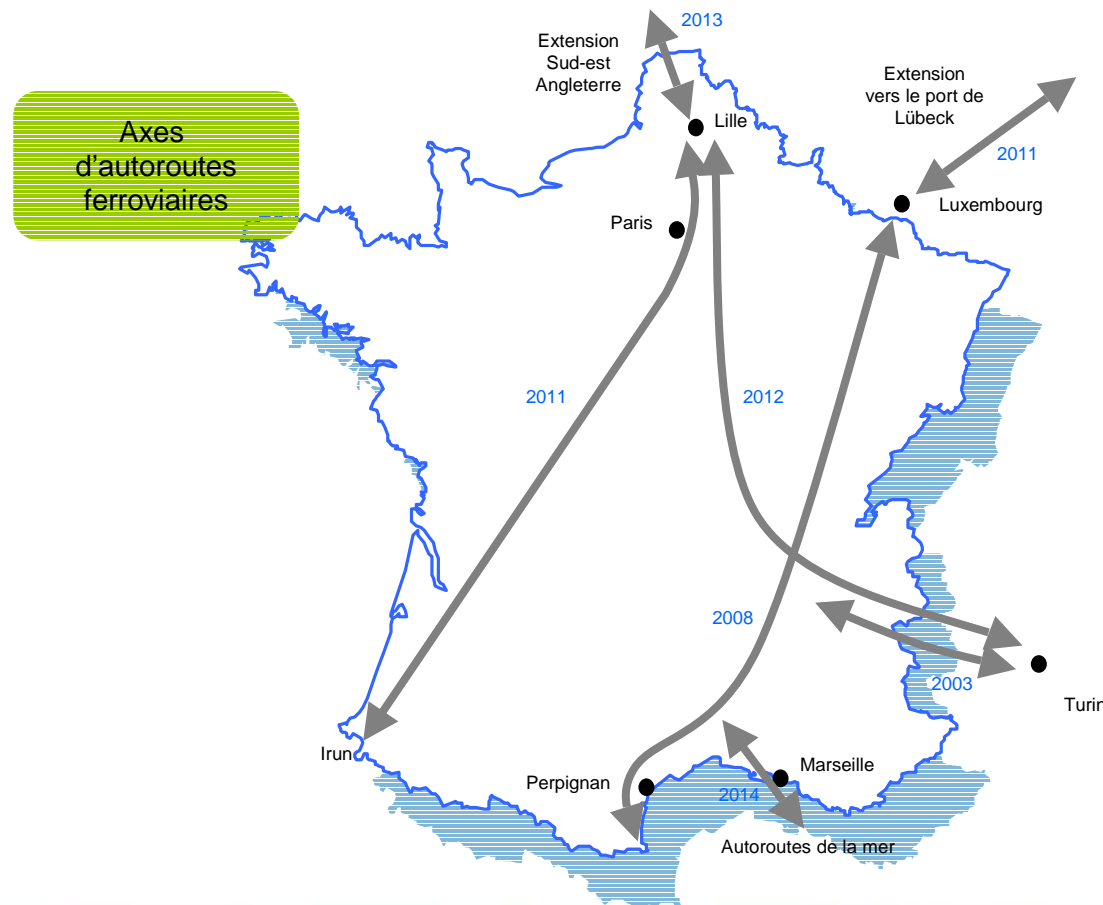
une technique de transport combiné, qui consiste à transporter des camions (ensembles routiers, semi-remorques, caisses mobiles) sur des trains.



# METTRE EN SERVICE DES SOLUTIONS INNOVANTES : LES AUTOROUTES FERROVIAIRES

(2/3)

L'objectif dès 2020 est le report de 500 000 camions par an  
sur le mode ferroviaire et l'économie de 450 000 t de CO<sub>2</sub> par an.





# METTRE EN SERVICE DES SOLUTIONS INNOVANTES : LES AUTOROUTES FERROVIAIRES

(3/3)

## Les ambitions de SNCF Geodis pour les autoroutes ferroviaires :

- reporter sur le rail des semi-remorques, des caisses mobiles et des conteneurs du transport combiné cadencé,
- désengorger les routes françaises du trafic de transit européen,
- cadencer la liaison Luxembourg/Perpignan (4 allers-retours par semaine à fin 2010 contre 2 à fin 2009, puis extension au port de Lübeck en 2011), et cadencer l'Autoroute Ferroviaire Alpine (Aiton/Orbassano) en 2011,
- mettre en œuvre 4 autoroutes ferroviaires supplémentaires en 5 ans, dont l'autoroute ferroviaire Atlantique (Lille/Paris/Irun), pour une forte réduction de l'empreinte carbone.



# ACCELERER LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINE

(1/3)

## Le transport combiné :

- est la combinaison d'au moins 2 modes de transport (ferroviaire, routier, maritime, etc.),
- consiste à transborder le contenant (conteneur, etc.) d'un mode à l'autre,
- a besoin de terminaux (équipements et manutentionnaires).



# ACCELERER LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINE

(2/3)

L'objectif dès 2020 est le report de 520 000 camions par an  
sur le mode ferroviaire et l'économie de 620 000 t de CO<sub>2</sub> par an.

Principaux  
axes ferroviaires  
de  
transport combiné





# ACCELERER LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINE

(3/3)

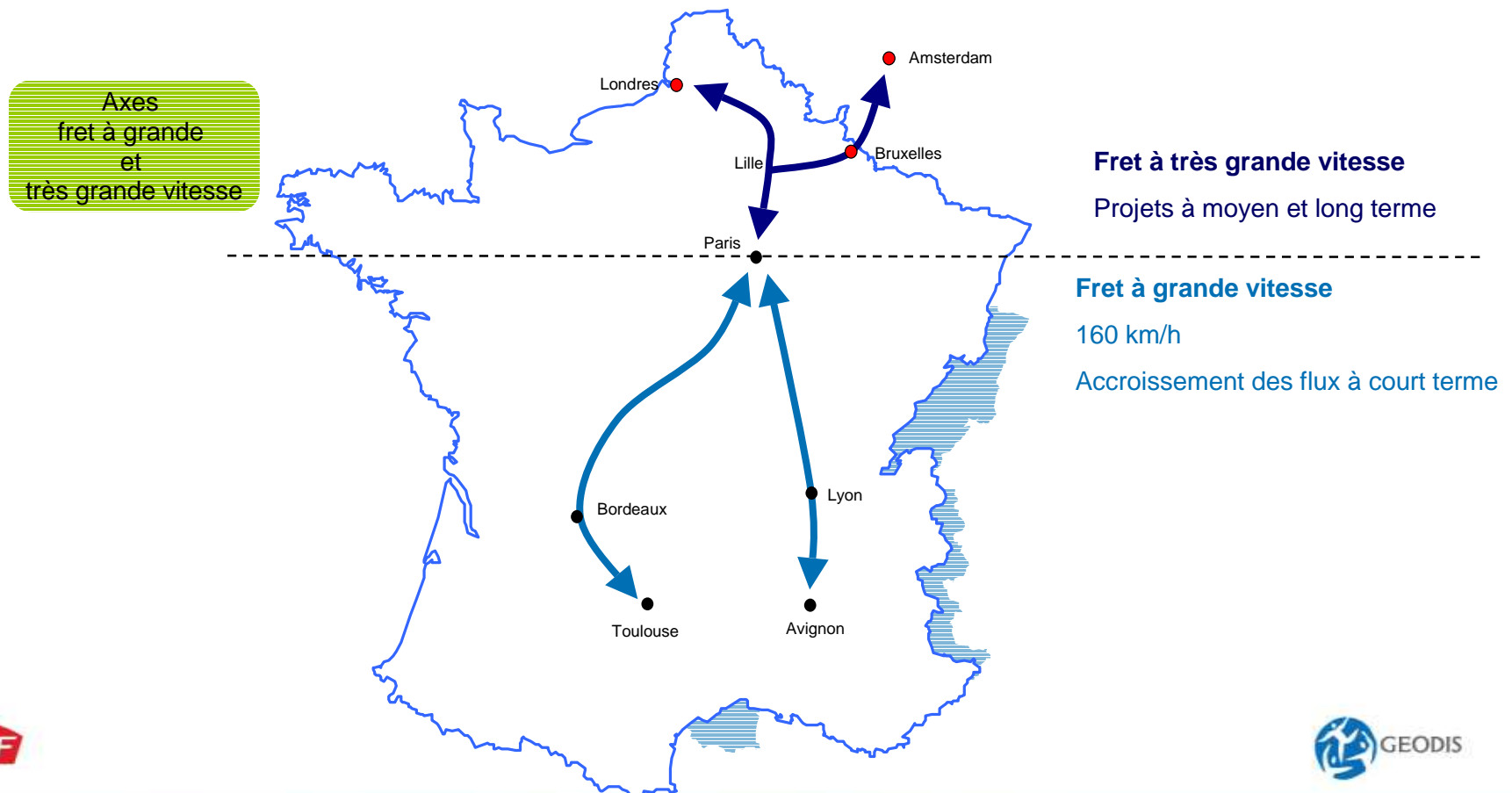
## Les ambitions de SNCF Geodis pour le transport combiné :

- multiplier les trafics par deux en dix ans pour atteindre 1 million de caisses mobiles et conteneurs maritimes par an,
- construire le 3<sup>ème</sup> opérateur de combiné européen, autour des filiales Naviland Cargo et Novatrans,
- créer des synergies avec les commissionnaires de transports.



# METTRE EN SERVICE DES SOLUTIONS INNOVANTES : LE FRET A GRANDE ET TRES GRANDE VITESSE (1/2)

L'objectif dès 2020 est le report de 96 000 camions et 1 000 avions par an sur le mode ferroviaire et l'économie de 149 000 t de CO<sub>2</sub> par an.



# METTRE EN SERVICE DES SOLUTIONS INNOVANTES : LE FRET A GRANDE ET TRES GRANDE VITESSE (2/2)

## Les ambitions de SNCF Geodis pour le fret à grande et à très grande vitesse :

- accroissement des flux à court terme : déployer un réseau de trains express combinés roulant à 160 km/h sur les axes Paris/Lyon/Avignon et Paris/Bordeaux/Toulouse, dès 2011.
- projets à moyen et long terme : créer un réseau européen de liaisons en trains fret à très grande vitesse, au départ des hubs aériens des expressistes internationaux : Paris/Londres/Bruxelles/Amsterdam/Liège, afin de réduire l'empreinte environnementale de l'express aérien en Europe (CO<sub>2</sub>, nuisances sonores, congestion des aéroports), dès 2015.





# METTRE EN SERVICE DES SOLUTIONS INNOVANTES : LES SOLUTIONS DE LOGISTIQUE URBAINE

**La logistique urbaine correspond à la livraison de biens de consommations :**

- au détail ou dans le secteur manufacturier,
- en ville et en banlieue, y compris le flux inverse de biens usagés sous forme de déchets propres.



Délocaliser le stockage de marchandises en dehors de la ville conduit à un bilan négatif en termes de distances parcourues (engorgement des axes), de consommation d'énergie et d'émissions polluantes.



D'où plusieurs axes de travail en cours :

- insertion visuelle des zones logistiques dans l'environnement,
- dernier kilomètre en ville (avec des véhicules électriques tels que des vélos avec Urban-Cab, camions au GNV pour le compte du client Monoprix), pénétrante massifiée dans la ville par modes écologiques (ferroviaire ou fluvial, notamment pour Monoprix).
- communication sur de la logistique urbaine pour lui redonner ses lettres de noblesse.





# LA DÉLÉGATION A L'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES FERROVIAIRES





## LES OBJECTIFS DE LA DATF SONT LIES AU SCHEMA DIRECTEUR

La DATF est une entité de SNCF Geodis, missionnée pour :

- mettre en correspondance les acteurs économiques et institutionnels pour favoriser les projets de développement et les réponses aux besoins des entreprises,
- contribuer à la revitalisation territoriale, c'est-à-dire aider à prendre en compte la dimension territoriale du Schéma directeur pour l'équilibre des bassins d'activités,
- faciliter l'émergence d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité, notamment en partenariat avec les fédérations professionnelles structurantes (TLF, etc.).

La DATF se compose de Délégués régionaux appuyés par une équipe centrale.



# LE PERIMETRE DES DELEGUES REGIONAUX

