



ACPMC
TOUT ROULE

**Le ferroviaire
pour vous**

**LES
RÉSEAUX**

**LES
TRACTION-
NAIRES**



**LES
WAGONS**

**QUEL
AVENIR ?**

“ Ainsi, dans un wagon
le bruit des essieux scande la fuite,
les essieux battent comme un cœur.

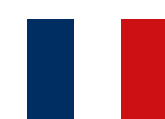
Courrier sud, 1929 - Antoine de Saint-Exupéry

”

1 • LE RÉSEAU FERROVIAIRE



En France, depuis le 1^{er} janvier 2020,
ce sont des sociétés anonymes qui sont
en charge de la gestion, l'exploitation des lignes
et des infrastructures du réseau ferré national (RFN)



FRANCE

30 000 km

16 500 km à 2 voies

15 690 km électrifiées



ALLEMAGNE

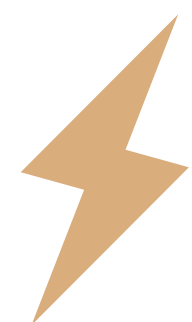
33 500 km

14 770 km à 2 voies

14 255 km électrifiées

Le réseau est constitué de voies de chemin de fer
simple, double avec différents écartements.

Des courants différents



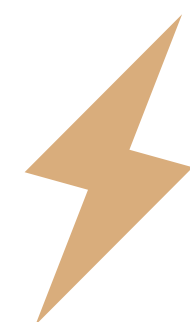
**Courant continu
750V**

Grande-Bretagne
Différents réseaux
secondaires



**Courant continu
1500V**

🇫🇷 France
Pays-Bas



**Courant continu
3000V**

Italie
Belgique
Espagne
Pologne
République
tchèque



**Courant alternatif
25 kV / 50 Hz**

🇫🇷 France
Belgique
Grande-Bretagne
Finlande
Grèce
Hongrie
Luxembourg
Portugal
Danemark



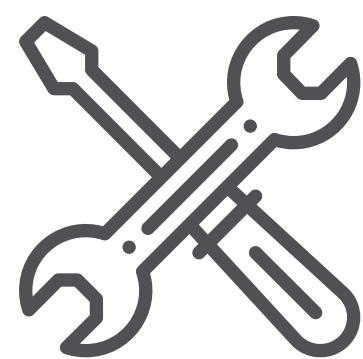
**Courant alternatif
15 kV / 16 Hz**

Allemagne

Des systèmes de gestion de la sécurité embarquée différents

Allemagne	Autriche	Belgique	Espagne	France	Italie	Pays Bas	UK	Suisse
						ATB		
			ASFA 200					
Indusi								
				KVB			à St Pancras Londres-Paris	
LZB	LZB		LZB Madrid-Séville					
		TBL						
							AWS	
	TVM 430	TVM 430		TVM 300 SE,Atlant. 430 Nord, Est			TVM 430	
ETCS 2	ETCS 1	ETCS 1, 2	ETCS 1 300 km/h ETCS 2	ETCS 2	ETCS 1, 2	ETCS 2		ETCS-2

Qu'est-ce que la gestion de l'infrastructure ?



Entretien des voies
et des infrastructures



Gestion des flux,
sillons, postes
d'aiguillages,
trriages...





Le certificat de sécurité

Délivré pour une durée max de 5 ans,
par l'Établissement Public
de Sécurité Ferroviaire (EPSF),
sous tutelle des infrastructures,
des transports et de la mer.

Obligatoire pour tous
les opérateurs ferroviaires français
ou étrangers qui utilisent les voies
ferroviaires françaises.



EPSF, ses missions :

Assure le respect des règles relatives
à la sécurité et à l'interopérabilité
des transports ferroviaires.
(Directive communautaire)

Délivre les autorisations nécessaires
à l'exercice d'une activité ferroviaire.
(mise sur le marché des véhicules
ferroviaires ou infrastructures)

Tous les réseaux européens ont des établissements de sécurité qui assurent les mêmes missions d'encadrement qu'en France.

- Problématique des passages frontaliers
- Tonnages différents pouvant aller de 1150T à plus de 2400T, selon l'infrastructure
- Compatibilité voies/wagons
En France : charge C ou D



2 • LES OPÉRATEURS FERROVIAIRES



Dates clés

**Depuis
1937**

Monopole
de la SNCF

**7 mars
2003**

Ouverture du transport
international de fret
avec première circulation
en juin 2005

**31 mars
2006**

Ouverture du transport
intérieur

Comment fonctionne un opérateur ferroviaire ?

Formation d'un conducteur « Licence de conducteur de train » (mini bac +2)

- Durée 9 à 12 mois : le conducteur doit avoir la connaissance du réseau (environ 2 à 3 mois pour assimiler une nouvelle ligne)
- Tests psychologiques, analyses d'urine, tests de l'ouïe
- Taux de transformation : 10 personnes sur 100.
- Coût : 80 000 €

Une bonne visibilité du futur est nécessaire pour les opérateurs ferroviaires

Règlementation sociale :

- Encadrement du temps de conduite comme pour les routiers
- Suspension ou suppression du certificat de conduite en cas de faute lourde
- RHR (repos hors domicile)...

Principaux opérateurs ferroviaires en France (tractionnaires)

FRET SNCF

VFLI

Filiale de la SNCF

ECR

Filiale de DB

LINEAS

Filiale de B Cargo

CFL

EUROPORTE

Filiale de
Getlink-Eurotunnel

MERCITALIA

REGIORAIL

ETF

COLAS RAIL

MILLET TRANSPORT

ETMF

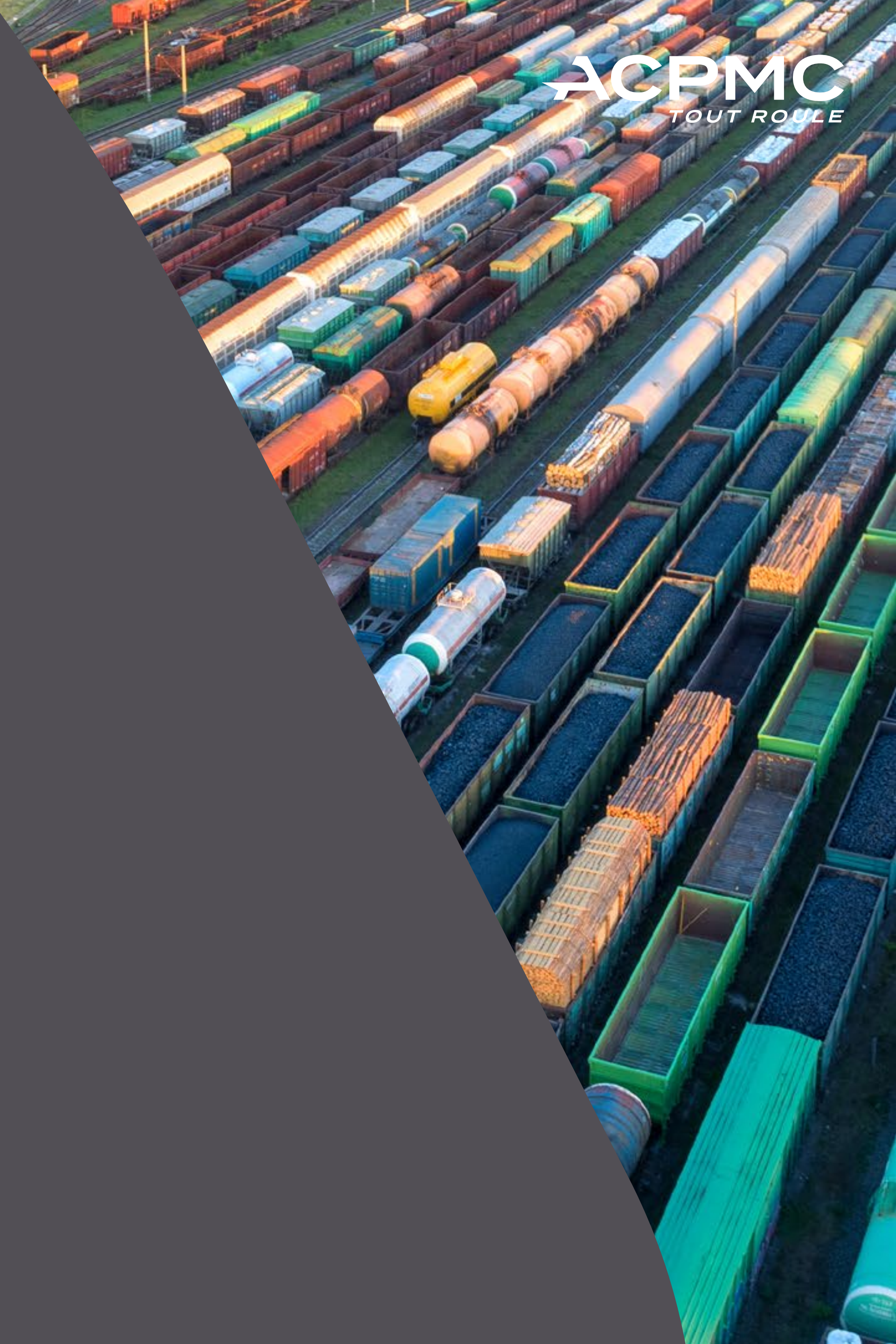
**+ opérateurs
de proximité...**


Ces opérateurs ont leur propre spécificité dans leur positionnement géographique.

Les pays où l'ouverture du fret à la concurrence est effective depuis longtemps, enregistrent des hausses régulières de leur fret.
(GB, Allemagne, Suède)

Pour un projet de moyenne à grande envergure (étude jusqu'à réalisation), il faut un délai de 9 à 12 mois pour sa mise en place (incluant le personnel, la traction et les wagons).

3 • LES WAGONS





Depuis une quinzaine d'année, la rationalisation, la modernisation et le renouvellement des parcs de wagons est en cours.

Du wagon plat et à bestiaux, nous sommes passés vers des wagons avec de fortes avancées technologiques, qui répondent aux besoins de plus en plus précis des clients utilisateurs de fret.

Ex : des capteurs GPS qui permettent une localisation à l'instant T et d'intervenir en cas de problèmes.

Pour chaque type de marchandise, il existe un wagon spécifique.

On parle de 2 types de wagon :

- Wagons à 2 essieux
- Wagons à 4 essieux ou à boggies

Un wagon coûte entre 80 000 et 300 000 € selon le type.

L'industrie de construction des wagons se situe pour l'essentiel dans l'ex-bloc de l'Est.

En France, un seul atelier de montage de pièces importées demeure.

Les principaux gestionnaires et propriétaires de parcs sont des sociétés paneuropéennes



• **ERMEWA**
Filiale SNCF

• **VTG**

• **MILLET**

• **WASCOSA**

• **GATX**

• **TOUAX**

• **Certains réseaux
ferrés étrangers**

4 • LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE DEMAIN



CONSTATS

Le fret est en forte baisse,
en particulier dans tous les vracs,
ce qui est vrai en France
et à Strasbourg...

RAISONS

- Lourdeur administrative
- Lourdeur technique
- Prix à la limite de la compétitivité
- Manque de volonté des décideurs
- Taxation sans commune mesure avec le service
- Abandon des voies capillaires

**Alors pourquoi
faire du fret ?**

Annonces gouvernementales de juillet 2020 pour soutenir et relancer le fret ferroviaire :

- Gratuité des péages jusqu'à fin 2020
- Retour des autoroutes ferroviaires
- Transport combiné rail-route
- Restructurer la gestion du fret ferroviaire
- Améliorer sa compétitivité avec pour objectif, doubler la part du ferroviaire pour 2030 (de 9 à 18%)

Quel programme...



NOTE D'OPTIMISME

La modernisation des wagons
va dans le bon sens.

Après 117 ans d'attente...

L'attelage automatique arrive ENFIN en Europe,
sous l'impulsion de nos voisins. Une rame
de test est en cours de constitution.



LA SOLUTION ACPMC

La vraie solution, comme évoquée au début de cette présentation, pour avoir un train interopérable sans barrières administratives.



“ Dans le train, un pervers
réserve toujours sa place
dans le wagon de queue. ”

José Artur

ACPMC
TOUT ROULE

7 RUE DE DUNKERQUE - F67000 STRASBOURG