

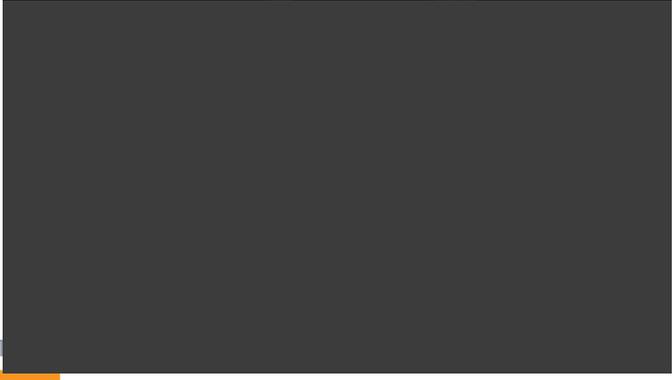
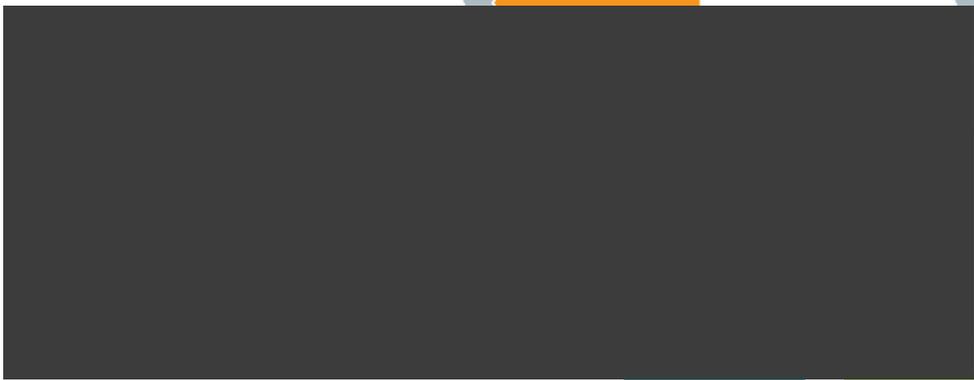
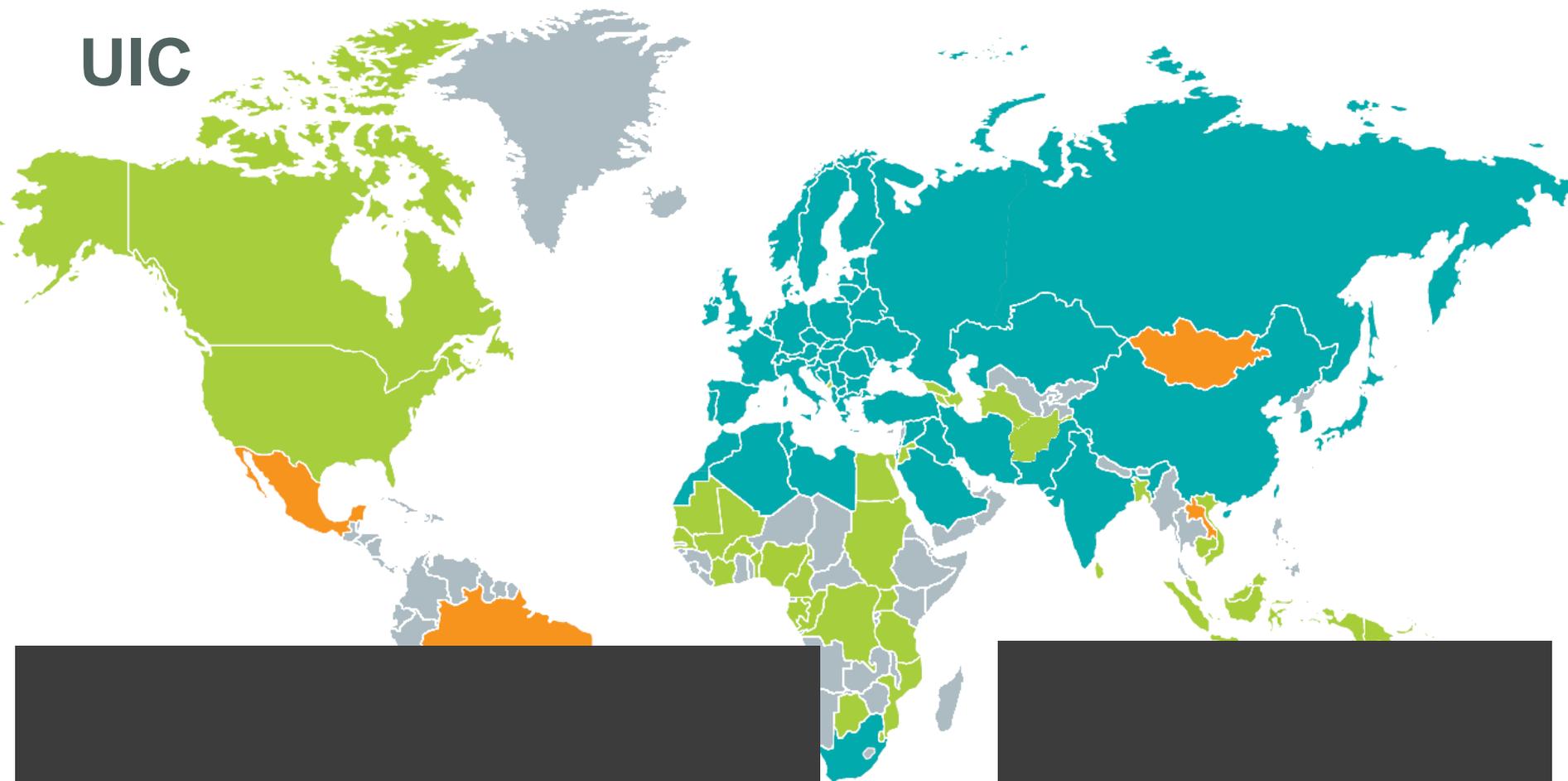


Colloque COFHUAT: Le fret ferroviaire: un potentiel à redécouvrir

Jean-Pierre Loubinoux
Directeur Général

Paris, 28 février 2017

UIC



TE AFFILIAT

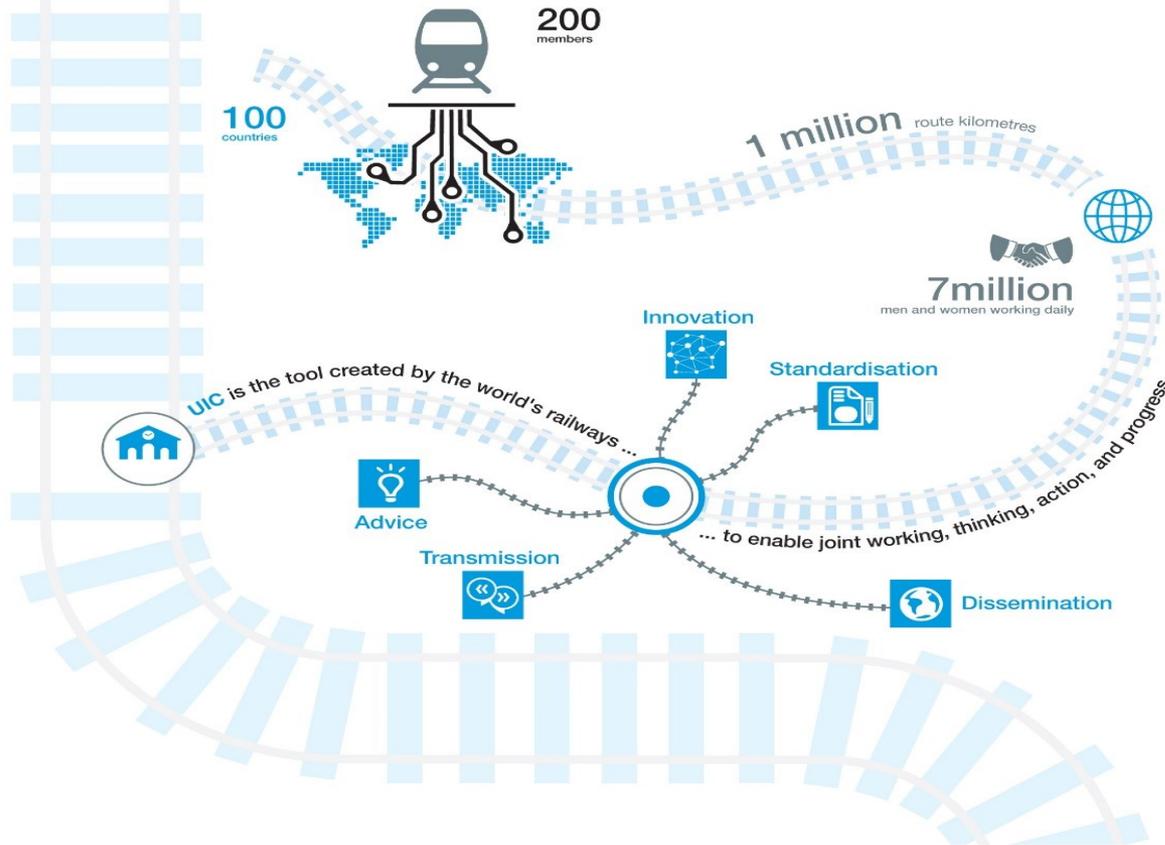


What is UIC, the International Union of Railways?



UIC is an **international organisation** bringing together Railways and major rail-sector stakeholders from across the world.

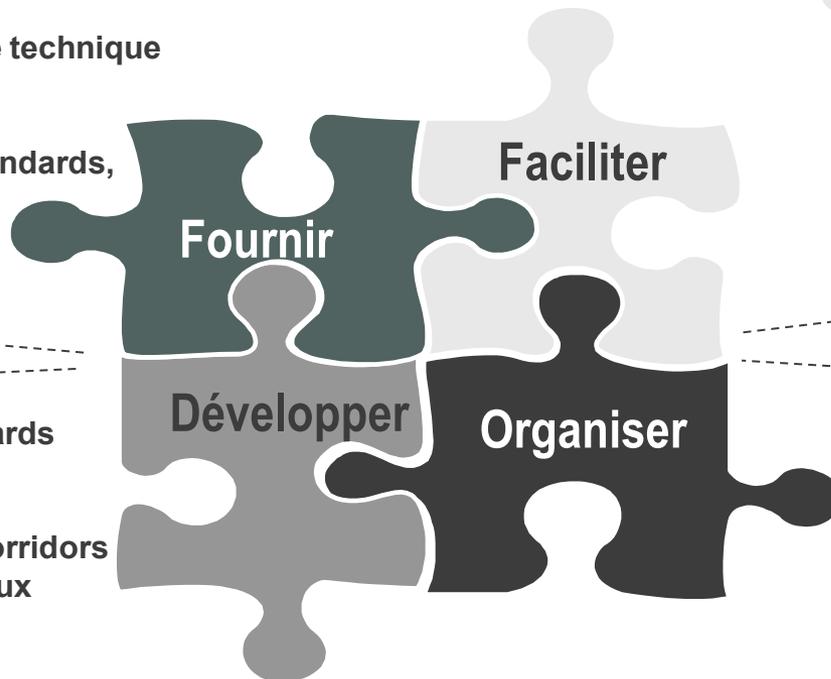
Specifically, UIC is **200 members** from **100 countries**, representing 1 million route kilometres and 7 million men and women working daily to serve customers in optimum comfort and safety.



Organisation mondiale de coopération entre les chemins de fer

- 1 ✓ **Savoir-faire, expertise technique et opérationnelle**
✓ **Solutions techniques**
✓ **Réglementations, standards, meilleures pratiques**

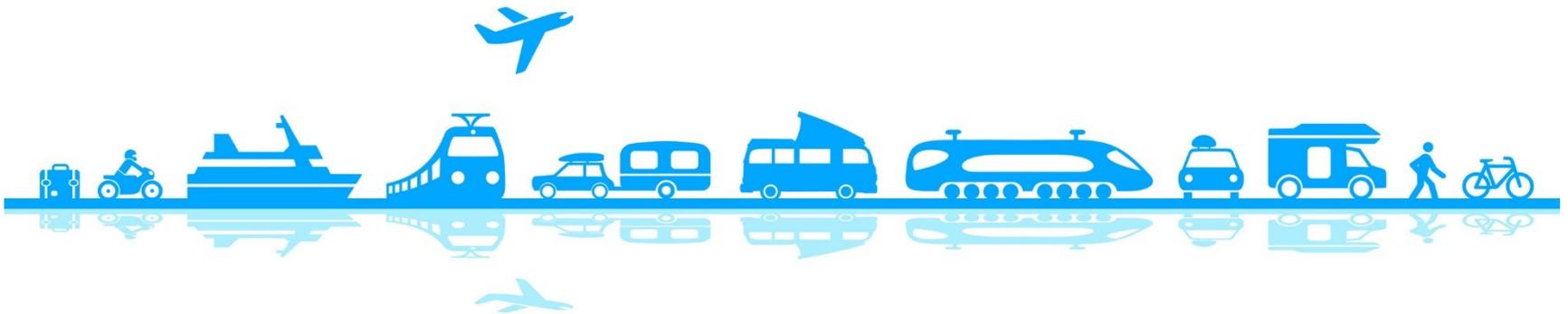
- 2 ✓ **Spécifications, Standards**
✓ **Interfaces**
✓ **Etudes**
✓ **Interopérabilité des corridors ferroviaires internationaux**



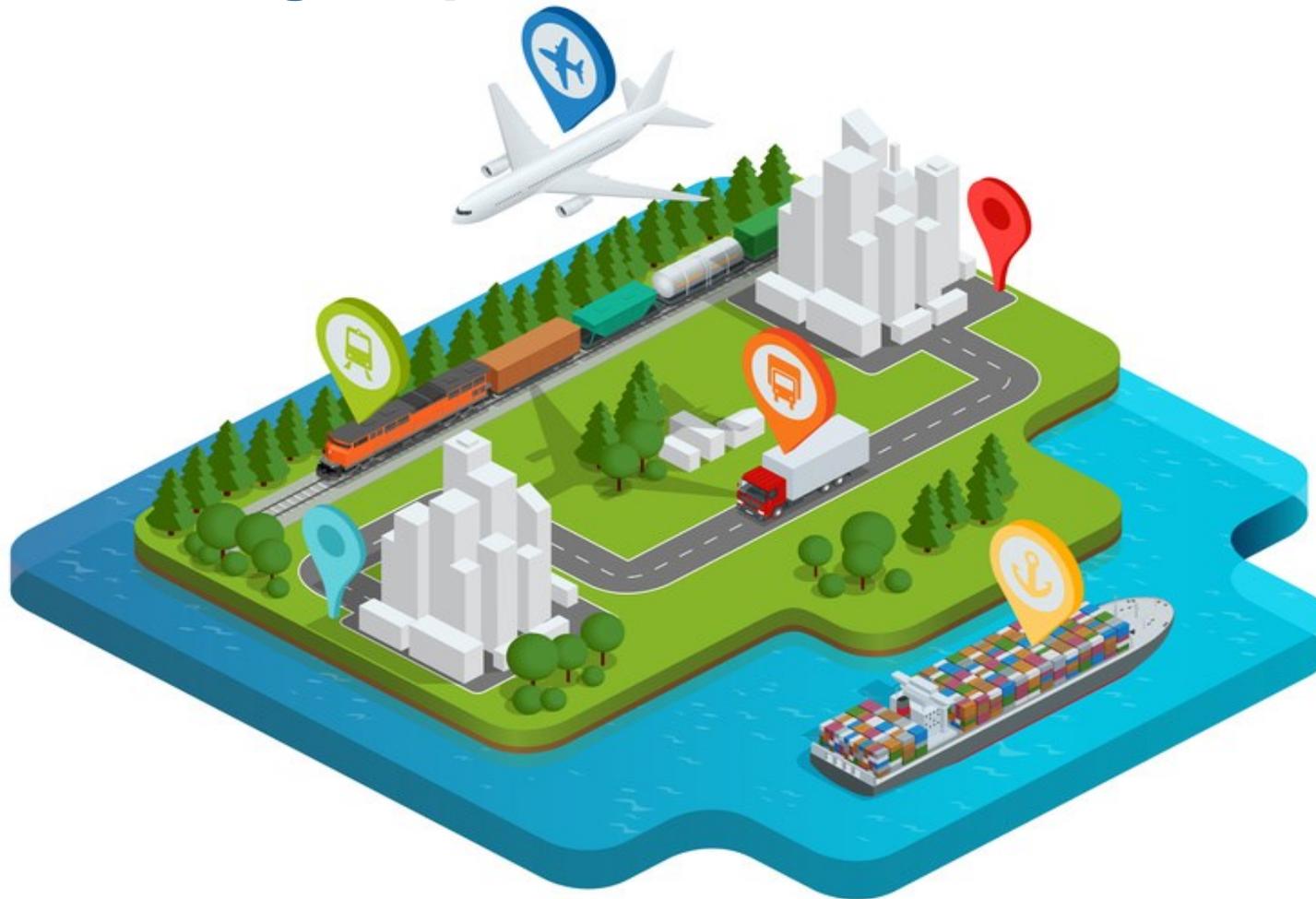
- 3 **Plateformes d'échanges, Innovation: nouvelles idées, nouveaux concepts**
✓ **Gestion de projets**
✓ **Politiques de soutien à l'élaboration de projets clés en matière d'infrastructure**

- 4 ✓ **Forums**
✓ **Plateformes**
✓ **Groupes d'étude**
✓ **Conférences internationales**
✓ **Congrès**

Le chemin de fer, ce « mode de transport terrestre du 21^è siècle ».



Le ferroviaire doit faire partie de l'offre logistique



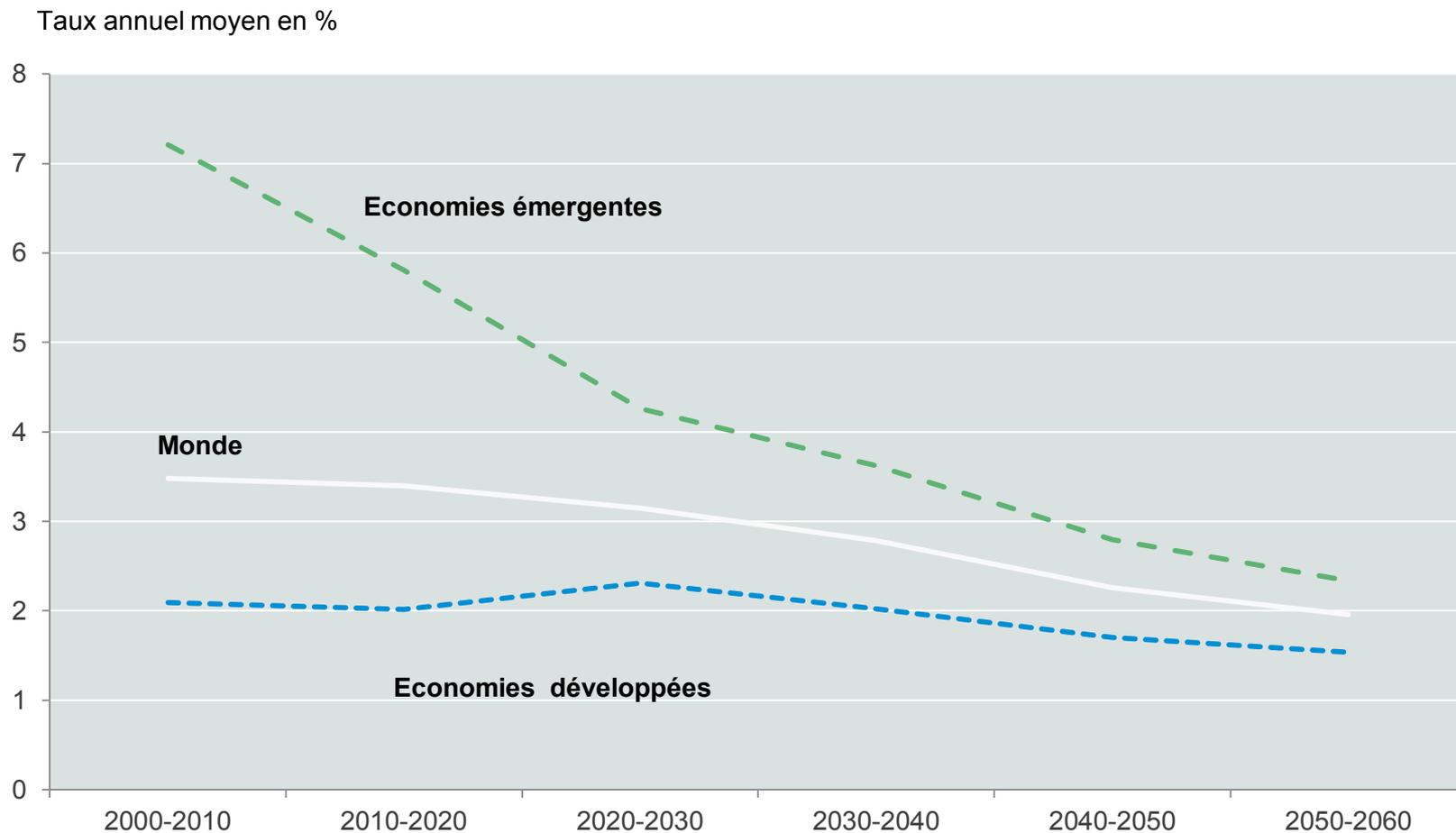
Les corridors: outil d'amélioration de l'offre en matière de fret ferroviaire

Freight at UIC

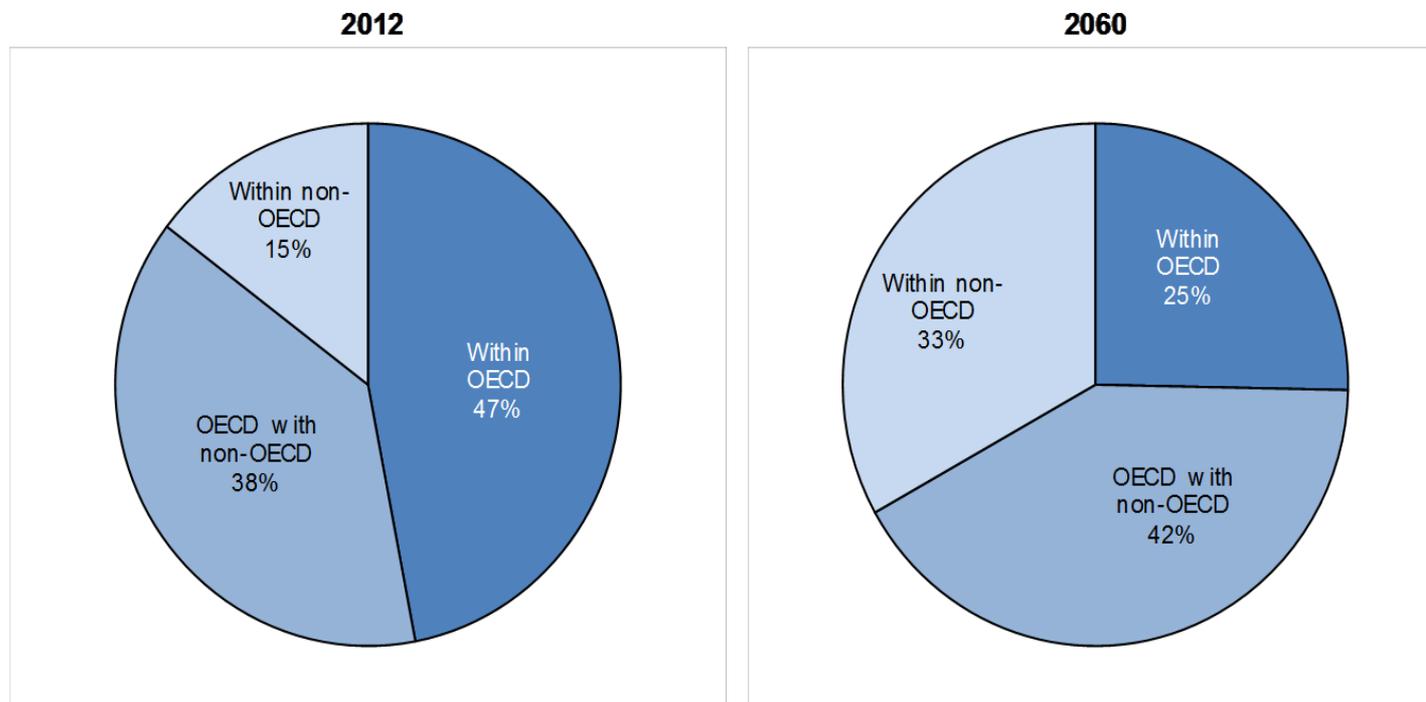
Corridors



Les économies émergentes continuent de stimuler la croissance

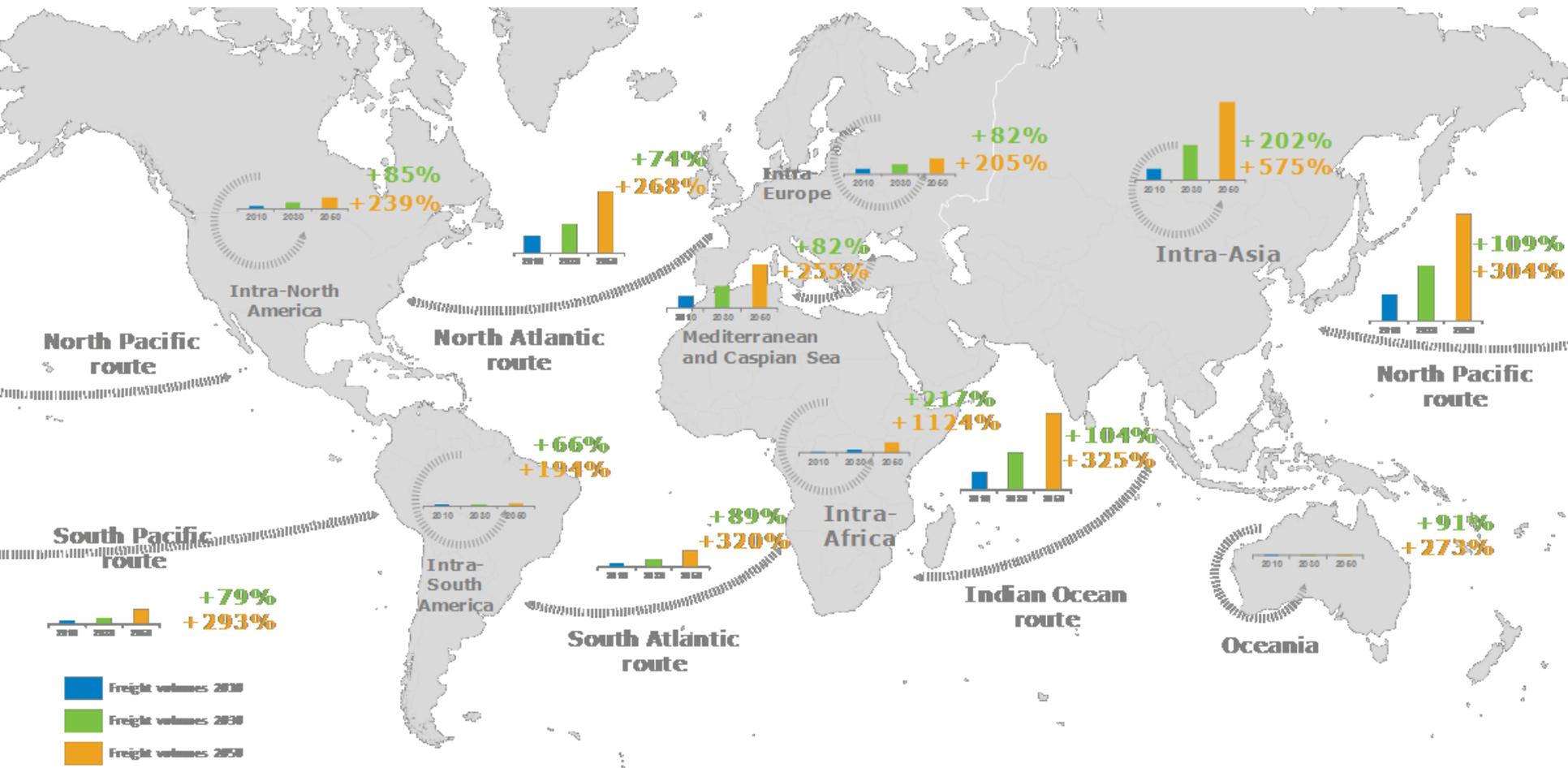


Croissance de la part des échanges commerciaux entre les économies émergentes



Source OECD/GRFC2016

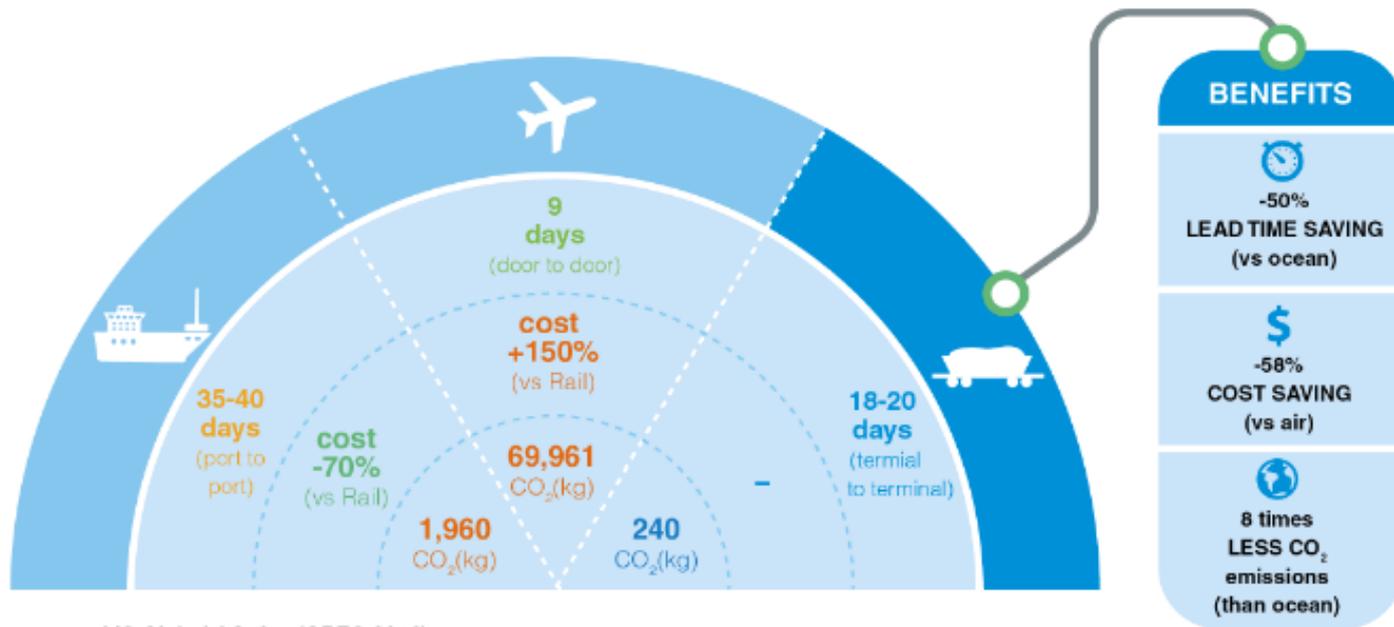
Fret international en tonne-kilomètres par corridor: 2010, 2030, 2050



Les corridors transcontinentaux

A preferential solution over medium & long distance

Estimation for delivery of a 10,5 tonnes cargo loaded 40' container from Duisburg to Shanghai in CO₂ emissions TTW

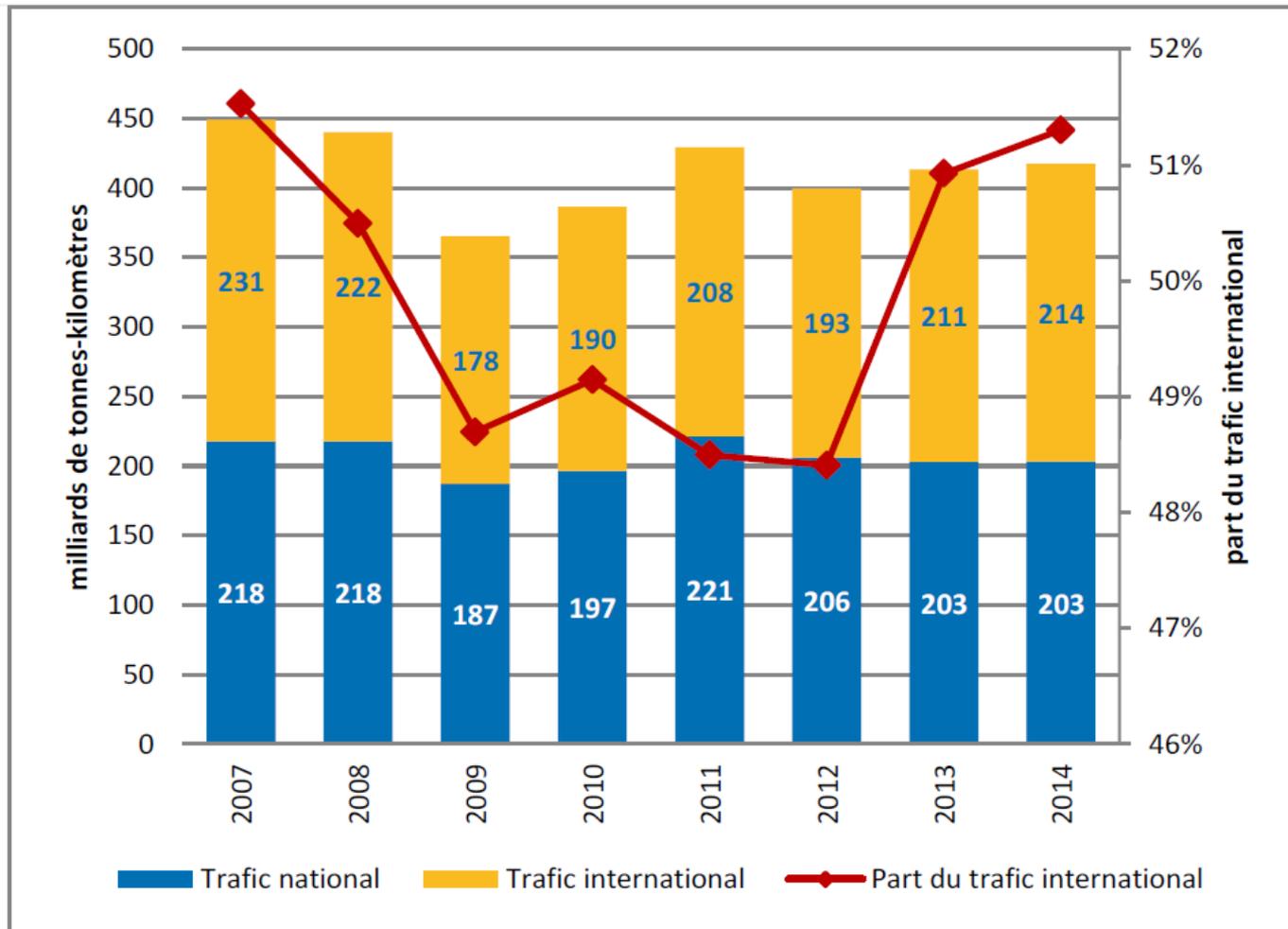


source : IJS Global / Gefco (GRFC 2016)

“ For UIC and its Members, the railway future is also along the Freight Corridors. ”

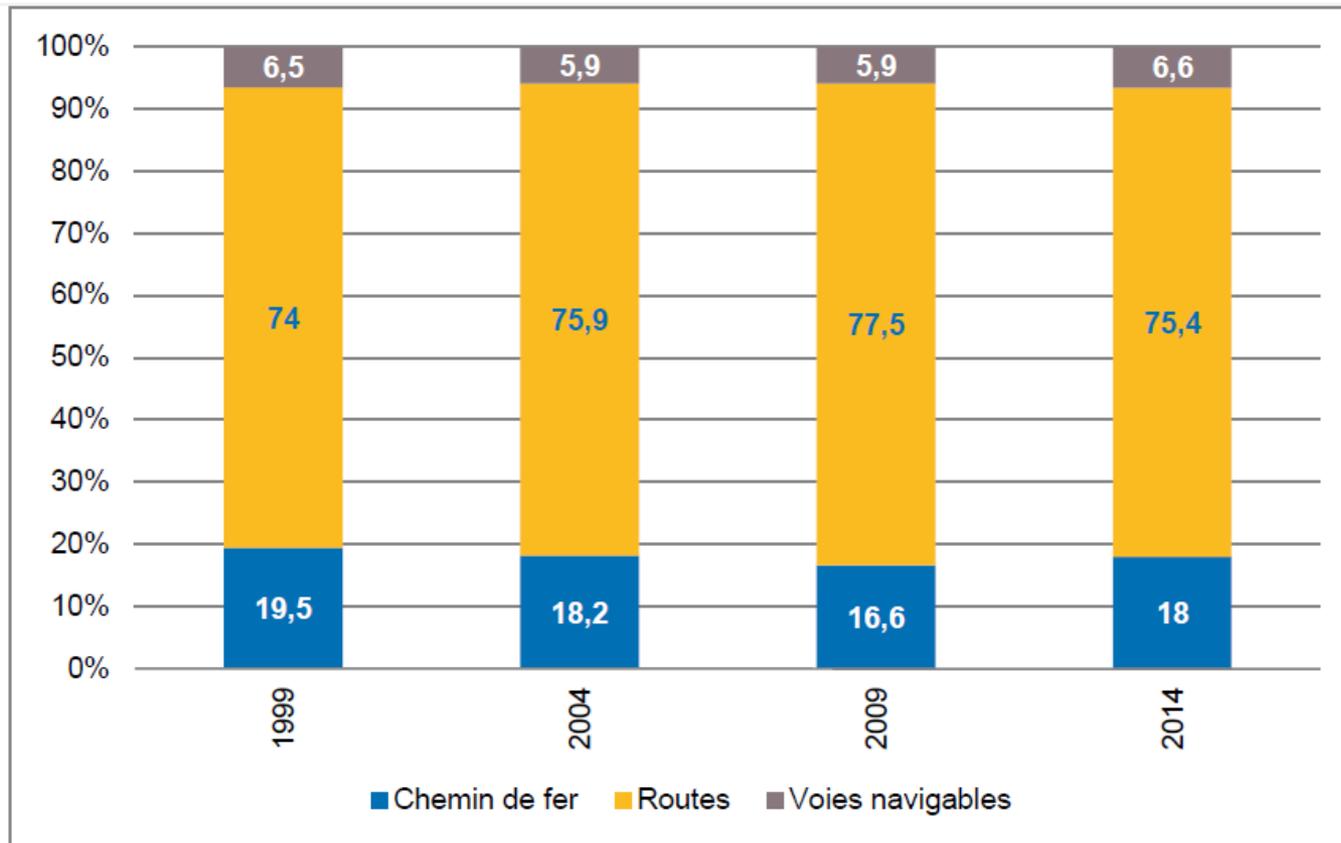


Volumes du fret ferroviaire en Europe



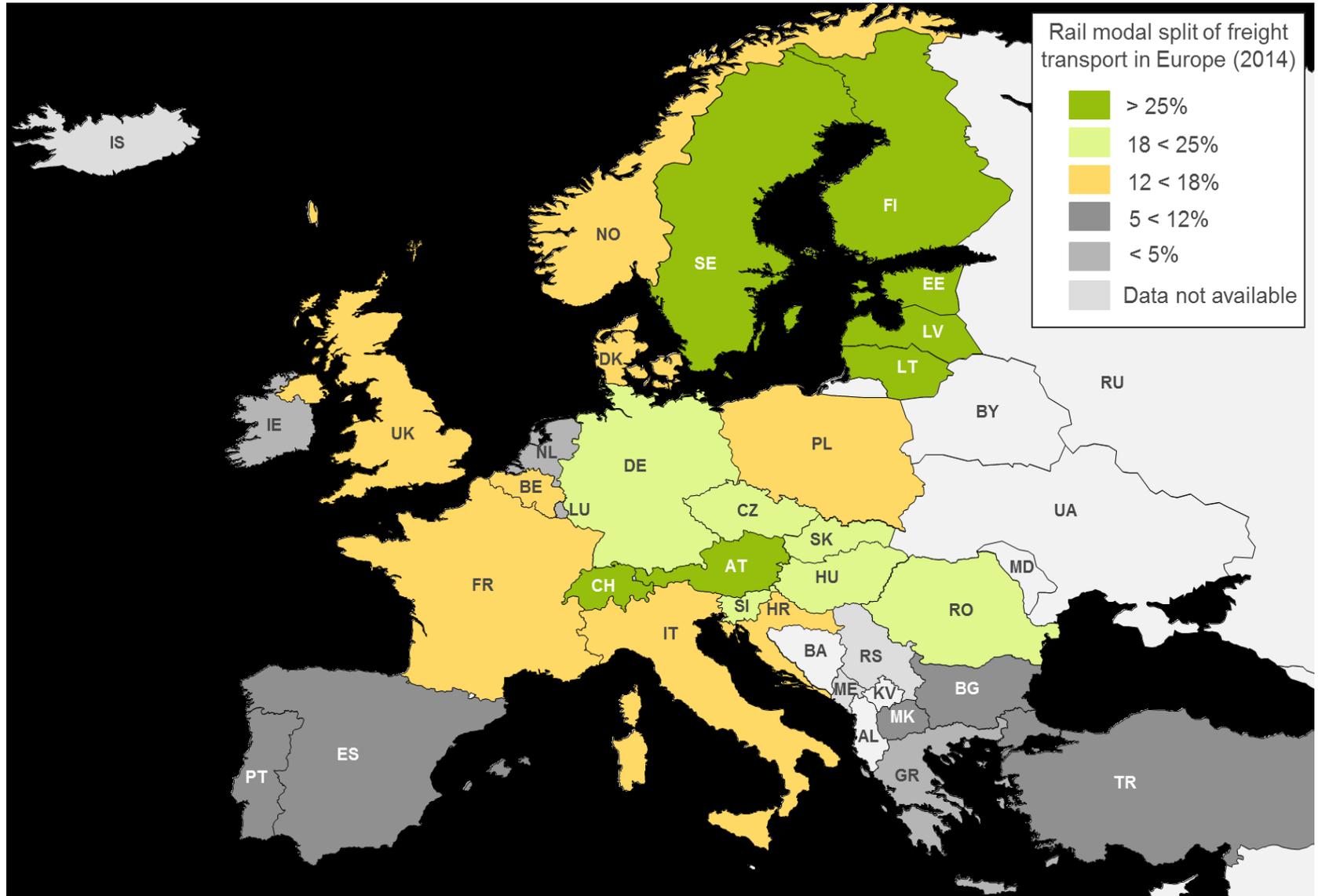
Source: RMMS

Répartition modale



Source: Statistical pocketbook 2016, Eurostat

Le fret ferroviaire en Europe



Market segments of European rail freight with

Segments	Commodities	Share of volume	Competitive environment
Block Train 	Coal, Steel Construction materials	~ 35%	✓ Traditionally barge competition ✓ Focus of intra-modal rail competition ✓ Price decline
Wagonload 	Chemicals Paper and pulp Automotive Steel	~ 30%	✓ Focus of road competition ✓ Complex production process, high barriers to entry
Combined traffic 	Finished goods Containerized goods	~ 35%	✓ Strong road competition ✓ Intermodal Operator and Freight Forwarder as partner

Le wagon isolé

**TOTAL SWL VOLUME in the reported countries*:
73.341 M tkm (2012)**

>=41%

31-40%

21-30%

11-20%

<10%

**SHARE ON
TOTAL RAIL
FREIGHT 27 %**

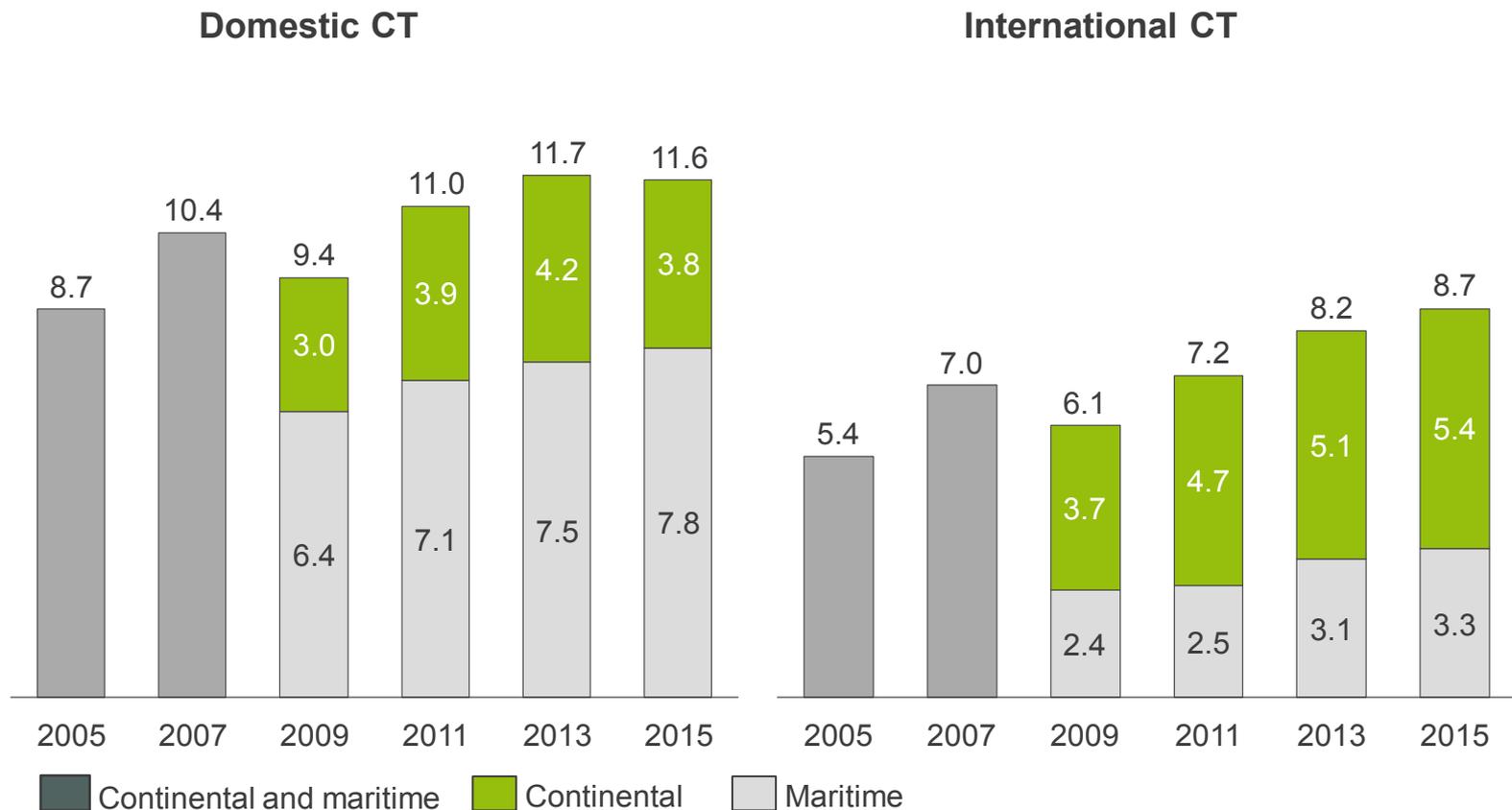
* AT, BE, CH, CZ, DE, FR, IT, PL, RO, SE, SI, SK UK

The SWL is still a very important segment of rail freight in Europe. The collected data confirms the existence of three situations:

- 1) countries with 1 or more RUs still pursuing SWL,
- 2) countries where SWL faces constraints,
- 3) countries where none RUs is still pursuing SWL

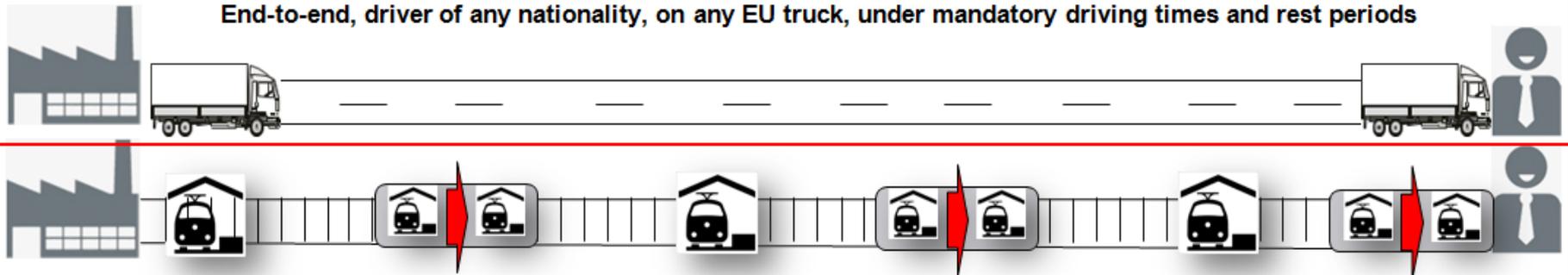
Le transport combiné

DEVELOPMENT UNACCOMPANIED CT VOLUMES BY MARKET SEGMENTS [M TEU]



High operational and financial efforts are necessary to enable a smooth European transport on rail

End-to-end, driver of any nationality, on any EU truck, under mandatory driving times and rest periods



Netherlands

- For the formation of the **train, different operating regulations** of all the involved countries must be considered: braking rules, length + weight
- The standard is the lowest length/weight** of train of any of the involved countries
- The locomotive must be equipped with the Dutch **train control system ATB and ETCS** (costs 400- 500.000 €)

Border Emmerich

- Change of loco and loco driver **or:**
- Loco admission for Germany + equipped with German train control system PZB/LZB
- Language skills of **German level B1** (costs 20.000 €)
- Training of loco driver in **operational knowledge for Germany + drivers license** (costs 20.000 €)

Germany

- Higher costs for non-noise reduced wagons
- Costs for retrofitting of **1.700€ per wagon**



Border Basel

- Change of loco and loco driver **or:**
- Loco admission for Switzerland
- Training of loco driver in **operational knowledge for Switzerland + drivers license** (costs 20.000 €)

Switzerland

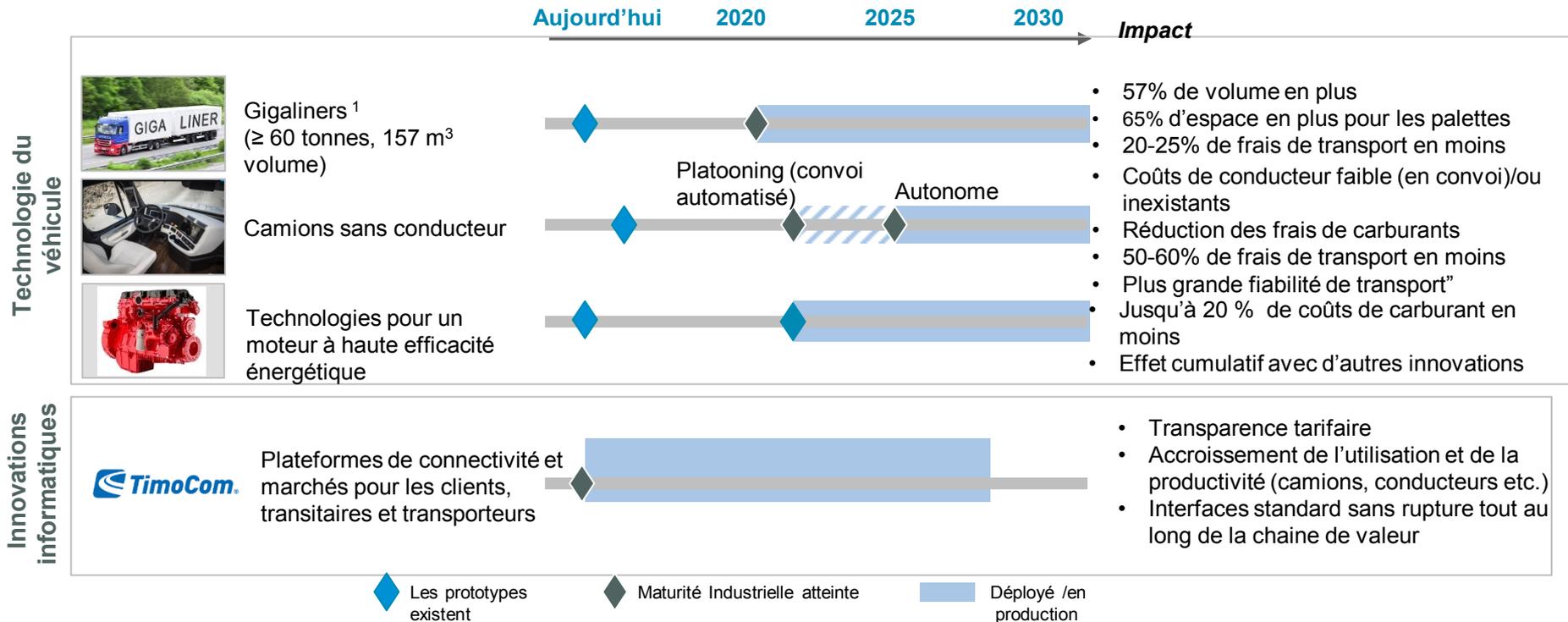
- ETCS equipment of Netherlands is not compatible with ETCS Switzerland
- Loco needs Swiss ETCS and Swiss train control system ZUB** (costs 400.000 € per loco)
- Loco needs Swiss pantograph (smaller)

Border Domodossola

- Change of loco and loco driver **or:**
- Loco admission for Italy + equipped with Italian train control system SCMT
- Training of loco driver in **operational knowledge for Italy +drivers license**
- Language skills of **Italian level B1**
- Two loco drivers** in Italy required
- Length of train max. 540m

L'accroissement de la productivité du transport routier constitue un défi pour le ferroviaire

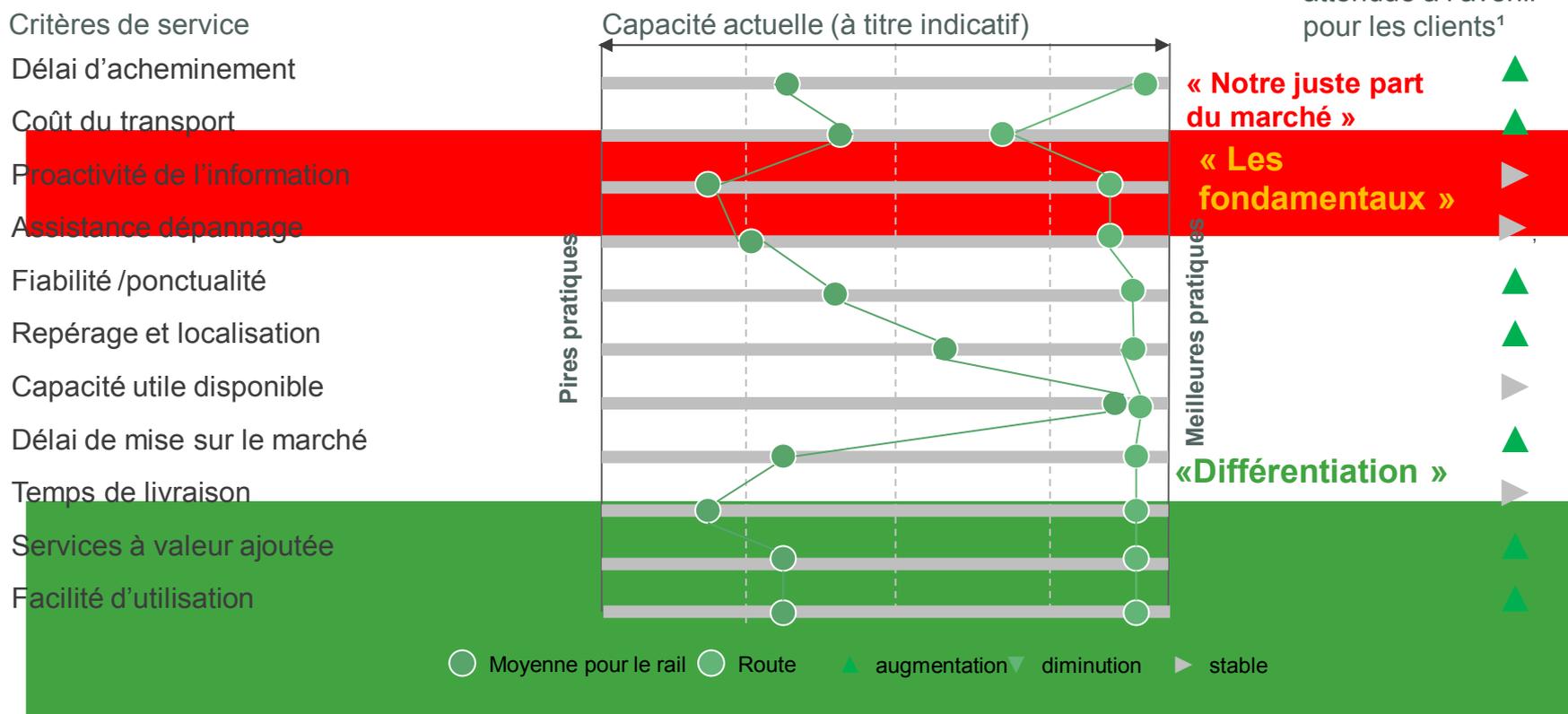
Prochaines innovations technologiques majeures dans le domaine du transport routier



1. Techniquement, la solution existe déjà. Le lancement effectif en production et, donc, la maturité industrielle est fonction de l'approbation des organismes de réglementation nationale.
Source: Oliver Wyman research

Le rail présente toujours des lacunes en matière de services et d'offres par rapport à d'autres modes de transport

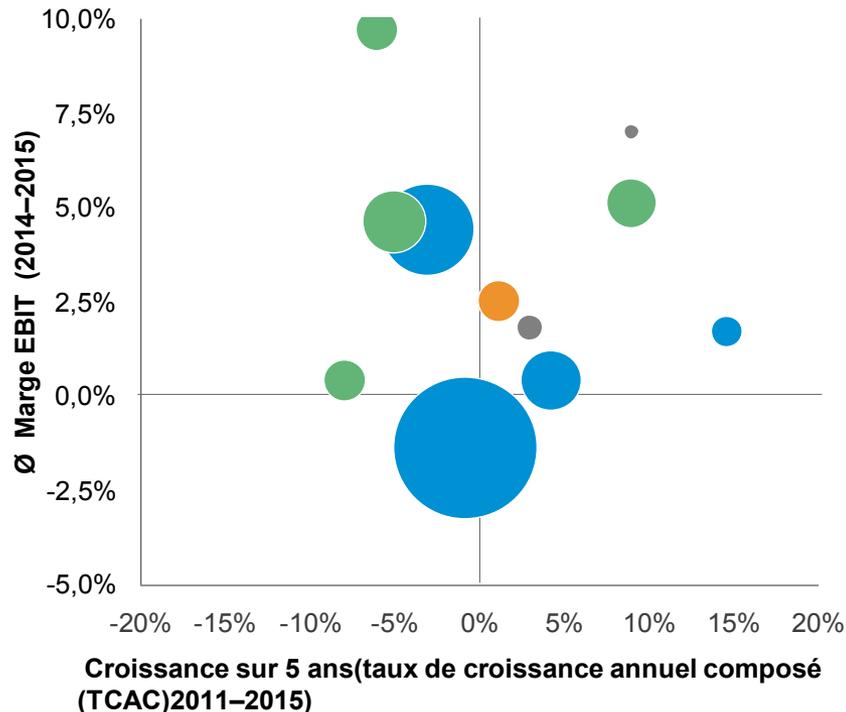
Capacité actuelle en matière de prestation de service



Source: Several Oliver Wyman surveys

Résultats financiers insuffisants pour ce secteur

Résultats financiers des entreprises de fret ferroviaire
2011–2015, taille de la bulle = revenus de chacun



Commentaires

- Globalement, il n’y a pas de rendement durable du capital permettant de financer les investissements de cette industrie
- Quelques petites EF avec une approche opérationnelle spécialisée ont de meilleurs résultats en matière de croissance et de rentabilité, en raison des points suivants:
 - concentration sur des trafics à plus forte marge
 - flexibilité des opérations par rapports aux opérateurs historiques aboutissant à une productivité des ressources beaucoup plus élevée.

- Historiques internationalisés
- Historiques inter. Plate-formes inter.
- Opérateurs historiques nationaux
- Spécialistes des corridors
- Opérateurs de transport combiné

Source: Annual reports, partly estimates , Oliver Wyman analysis

Des opportunités existent en numérisant des processus clefs commerciaux/opérationnels

➤ Les innovations sont essentielles pour permettre au rail de concurrencer l'automobile

l'outilier!



Amélioration de la productivité

- Gestion du parc en temps réel
- Réduction du temps de rotation
- Réduction des interventions manuelles
- Mieux prévoir l'utilisation du parc
- Mieux estimer l'heure d'arrivée

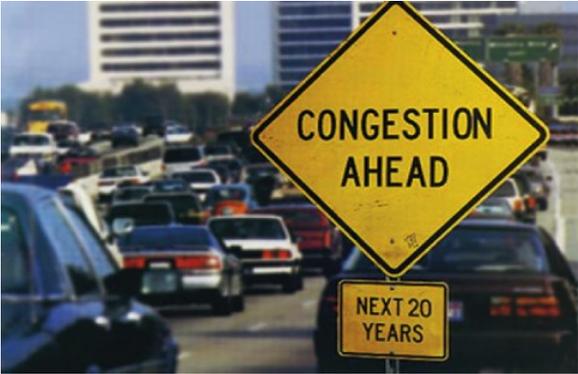
Optimisation de la maintenance

- Plus grande fiabilité
 - Meilleure compréhension des dommages
 - Reconnaissance précoce des dommages
 - Réduction des dommages
- Amélioration des processus en atelier
- Proactivité de l'intervention

Avantage pour le client

- Nouveaux services aux clients
 - Repérage en temps réel des transports
 - Messages d'évènement adaptés aux besoins du client
- Suivi de la qualité de la marchandise en temps réel
 - Seuils spécifiques
 - Actions déclenchées

Des opportunités existent



Résumé: beaucoup a été fait mais le chemin est encore long pour arriver à un modèle économique durable

