

Posté le : 04/01/2007

Par: R & G. Claraco

Catégorie :

Cet acronyme, signifiant Entité de Production et d'Optimisation du Combiné, gère depuis quelques années les trains de conteneurs.



Cette entité, au sein de la SNCF, s'est vu confier un portefeuille de trains combinés. Afin d'améliorer le service rendu aux clients, appelés chargeurs, elle a reçu, de l'activité Fret, des engins moteurs. Depuis maintenant un an, elle a aussi ses conducteurs, regroupés dans 28 UP (unité de production) qui se répartissent les trains.

Comme chargeurs, on trouve Naviland Cargo (ex-CNC), TRW, T3M, Ambrogio, Kombiverkher, Trimodal, IFB, Rail Link, GTS, Norflok Line, Trimodal, NFTI, Froid Combi et Novatrans, celui-ci étant de loin le plus gros chargeur du portefeuille.

Nombre de circulations pour septembre 2006
 Naviland Cargo 254
 Novatrans 767
 TRW 311
 Ambrogio 159
 Kombiverkher 255
 autres 521
 Total 2267

Les trafics nationaux (60% du portefeuille) se font surtout en saut de nuit (jour A/jour B), avec une prédominance de trafic orienté nord-sud. Les destinations nationales sont : Dourges Delta3, Le Havre, Noisy, Valenton, Rungis, Hourcade, Bayonne Mouguerre, Saint Jory, Perpignan, Avignon, Marseille, Fos, Vénissieux, Sète, Strasbourg, Vesoul.

Pour l'international (40% du trafic), c'est surtout du jour A/jour C, à cause de la longueur du parcours. Cela dépend des origines et destinations. En plus des trains « à l'export » comme Le Havre-Novare via Modane, certains trains ne font que transiter par le réseau national, comme Calais-Bâle ou Sarrebruck-Cerbère.

Les points frontières ferroviaires sont, comme pour les autres types de trafic, Calais, Hendaye, Cerbère, Modane, Erquelinnes, Bettembourg, Forbach et Saint Louis notamment. La plupart des trains sont de catégorie Me120, mais on trouve aussi des Ma100, Me140 et même deux MV160 (Dourges-Avignon)

Coté engins moteurs, EPOC a à sa disposition 62 locomotives en propre (42 BB-22200, 20 BB-7200), et utilise par contrat 12 BB-26000 appartenant à la zone Fret IDF (trafic de/vers l'Italie).

La ponctualité est plutôt bonne, mais le moindre incident sur le RFN entraîne des retards, à cause des longs parcours, et souvent d'un effet boule de neige. Quand le retard est trop grand les trains internationaux sont retenus à la frontière car le réseau voisin n'en veut pas. Par exemple, les travaux du tunnel du MontCenis qui ralenti le débit, pénalisent les échanges en



situation perturbés. Cela engendre souvent plusieurs dizaines d'heures de retard à l'arrivée.

Coté train nationaux, la ponctualité moyenne à l'arrivée pour l'année 2006 est de 86,2 % (85,2 en 2005), avec des records à 89 (mai) et même 90 % (février). Pour l'international, elle tourne 83% avec un maxi à 85,6 %, en progression de 3 points sur an.

Globalement, les chargeurs sont satisfaits de cette nouvelle organisation, et soulignent les efforts faits par la SNCF, donc EPOC, pour la gestion des trafics. Néanmoins ils soulignent de manque de réactivité en cas d'incidents.

Le combiné est un trafic en progression, notamment avec l'augmentation du prix du carburant. Souhaitons-lui de nouveaux débouchés.

Les unités de productions

A Angoulême

AMB Ambérieu

AYE Aulnoye

BDT Le Bourget

BLG Brive

BFT Belfort

BYE Bayonne

CM Chalon en Ch.

CSS Chalon s/Saône

DPY Dijon Perrigny

FHS Calais Frethun

GSY Dunkerque Grande Synthe

HDE Hourcade

HYE Hendaye

HN Hausbergen

LAR Laroche

LDV Lille Délivrance

LH Le Havre

MAS Miramas

MSE Mulhouse

MZS Metz Sablon

PPN Perpignan

SJM St Jean de Maurienne

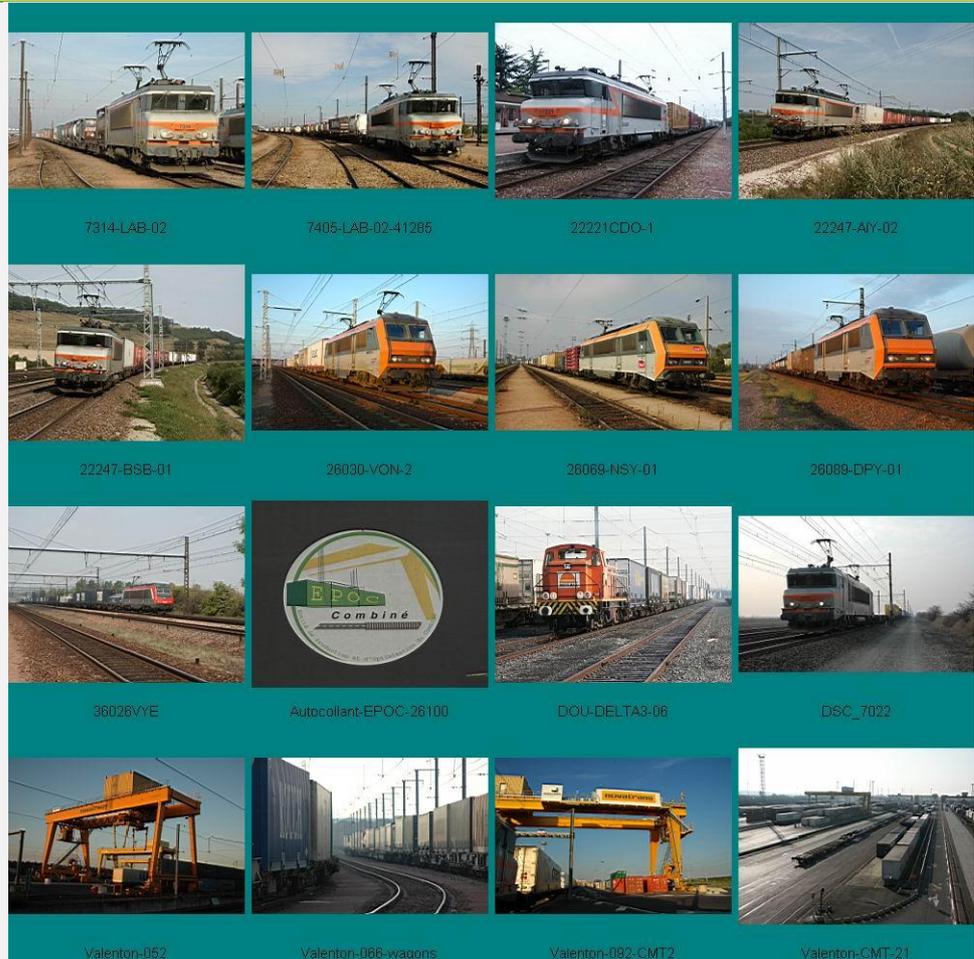
SJY St Jory

SP St Pierre

VAI Vaires

VSD Villeneuve

VSX Vénissieux



Commentaire

Dans la réorganisation de Fret SNCF, la création de l'EPOC, unité de production dédiée au transport combiné, a fortement accru la fiabilité du dispositif. Ce département de Fret SNCF se voit attribuer les moyens de production et en assure la gestion en complète autonomie. Après une période de rodage, la fiabilité est au rendez-vous et les clients sont satisfaits de la ponctualité qui faisait tant défaut dans les années 2003 – 2004. Certes au niveau des volumes, il y a eu un effondrement de CNC Transports qui a abandonné le trafic continental, ne conservant que NAVILAND, son département de transport de conteneurs maritimes. Toutefois les routiers, concentrés chez l'opérateur NOVATRANS, jugent ce plan de production comme fiable. L'EPOC confirme ses résultats en termes de productivité en assurant les tractions de T3M, entreprise dans laquelle VEOLIA CONNEX sont associés et n'ont pu s'aligner sur les offres de traction SNCF. Autre réussite à venir, la traction des trains Modalhor entre Le Boulou et Bettembourg, pour lesquels Lorryrail a retenu la SNCF. Au niveau des cheminots, leur savoir-faire a permis de sauver un volet d'avenir, le « Combiné » sans subir des désagréments qui leurs étaient promis. Aujourd'hui en recentrant l'EPOC sur son cœur de métier, à savoir la traction ferroviaire, la SNCF s'ouvre les portes d'un marché d'avenir et ne craint plus ses concurrents.