

les rencontres

de l'Association française du rail

N° 10 / avril 2015

ÉDITORIAL



Dix ans d'ouverture et des défis à relever

Voilà dix ans que le marché du fret ferroviaire s'est ouvert à la concurrence en France. Que de progrès accomplis ! Depuis 2005, les nouveaux opérateurs, désormais réunis au sein de l'AFRA, ont apporté leur compétence et leur dynamisme au développement d'un secteur d'activité considéré comme vital pour l'aménagement durable du territoire.

Les nouveaux entrants ont impulsé une dynamique, encouragé l'opérateur historique à se remettre en cause, déterminé les Régions, les entrepreneurs locaux, les industriels à s'impliquer. En dix ans les membres de l'AFRA ont aussi créé plus de 2 500 emplois pérennes. Mais aujourd'hui, dans un contexte de forte contrainte budgétaire et d'endettement du rail public, il est impératif d'assurer la compétitivité du système.

À cet égard, les défis à relever sont nombreux :

- l'amélioration de la productivité doit pouvoir s'accélérer dans un

(suite page 2) ■■■

Les opérateurs privés font du fret ferroviaire une alternative attractive

L'ouverture à la concurrence de 2005 a véritablement permis d'étoffer l'offre de transport de marchandises par le train. Les opérateurs privés ont pleinement intégré les enjeux économiques, mais aussi environnementaux, d'un développement du fret ferroviaire. Mais des freins à leur initiative doivent être levés, particulièrement en France.

L'arrivée dès 2005, de nouveaux entrants sur le marché a étoffé l'offre ferroviaire. Si Fret SNCF a vu son trafic décliner depuis les années 2000, les opérateurs alternatifs ont su rapidement s'imposer en reprenant des trafics à la SNCF et à la route. « Les volumes en tonnes.km transporté ont progressé de 79 % sur la période 2010-2013, pour un chiffre d'affaires en hausse de 99 % », confirme l'AFRA.

Portés par le dynamisme d'Euro Cargo Rail, Europorte et Colas Rail, les opérateurs privés, au nombre desquels aussi OSR France et ETF Services, détiennent 26,9 % de part de marché en 2013. Si l'on y ajoute VFLI (la filiale de droit privé du groupe SNCF), cette part de marché passe à 36 %.

Des débuts sous forte contrainte

Bien sûr, « les débuts ont été difficiles », confie Alain Thauvette, président d'Euro Cargo Rail (ECR) et de l'Association française du rail, « À l'époque, en 2005, nous ne trouvions pas de locomotives et de wagons à louer sur le marché. Il nous a fallu utiliser

des wagons à gabarit anglais, former nos conducteurs dans l'école d'Eurotunnel, faire face à une faible qualité de service du gestionnaire d'infrastructure en matière d'attribution des sillons, composer avec les nombreux travaux sur les voies, sans parler des grèves des agents de la SNCF. » Pourtant, « cela ne nous a pas empêchés de proposer un meilleur service aux clients. Nous leur avons apporté l'écoute, la réactivité et l'efficacité qu'ils attendaient ».

Après sept ans de croissance, la filiale de DB Schenker Rail est le premier opérateur privé de fret ferroviaire en France. Concurrent direct de Fret SNCF avec 18 % de parts de marché (en t.km transportées), il a réalisé, en 2013, un résultat d'exploitation positif pour la deuxième année (465 000 euros) et un chiffre d'affaires de 198 millions d'euros.

Le développement d'ECR ne provient pas seulement des clients pris à l'opérateur historique : 20 % de la croissance s'est faite par transfert modal du camion vers le rail. Comptant plus de 1 200 employés, l'entreprise couvre aujourd'hui

(suite page 2) ■■■

■■■ contexte de hausse prévisible sur le court terme des péages ;

- la nouvelle convention collective du ferroviaire devra s'affranchir de règles sociales contraignantes qui entraveraient définitivement la compétitivité des entreprises ferroviaires ;

- la protection du patrimoine immobilier et foncier ferroviaire doit tendre à faciliter l'accès au réseau de tous les opérateurs ;

- enfin, le réseau capillaire, si structurant pour le développement du fret au sein des territoires, devra être réhabilité, grâce aux financements de l'État mais également des Régions, et en concertation avec les entreprises ferroviaires et les chargeurs.

Cela ne sera possible que si toutes les parties prenantes s'entendent pour préserver l'avenir du fret ferroviaire. Quant aux politiques publiques, elles doivent impérativement créer les conditions d'un rééquilibrage entre le rail et la route.

Alain Thauvette

■■■ tous les marchés : automobile, BTP, céréales, bois, chimie, pétrochimie, sidérurgie. Également très active dans le secteur portuaire, l'entreprise détient 24,9 % – en partenariat avec le port maritime de La Rochelle (75,1 %) – de l'opérateur ferroviaire de proximité OFP Atlantique. C'est-à-dire le premier opérateur ferroviaire portuaire en France. Depuis juillet 2014, OFP Atlantique est allié au réseau DB Schenker Rail région Ouest pour réaliser une prestation complète de transport ferroviaire entre le Grand port maritime de La Rochelle (Port Atlantique La Rochelle), Carthagène et Barcelone (Espagne).

Très vite, « cette proximité commerciale avec nos clients a fait la différence. Nous avons débuté nos activités dès l'ouverture du marché en France, en nous appuyant sur l'expertise d'Eurotunnel dans la gestion des infrastructures et sur son centre de formation. Ce savoir-faire, fondé sur notre force de réaction et d'adaptation, nous a permis de remporter rapidement de nombreux appels d'offres. Nous n'avons pas le droit à l'échec », explique Pascal Sainson, président d'Europorte et membre de l'AFRA.

La filiale de fret ferroviaire d'Eurotunnel, qui comprend sept filiales – Europorte France, Europorte Proximité, Socorail, GB Rail-Freight, Europorte Channel, Bourgogne Fret

Services et EuroSCO – affiche aussi une belle progression. Le troisième opérateur privé détient 5 % de marché en 2013 et emploie 1 400 personnes dont 900 en France. « Sur le marché français, notre croissance est notamment limitée par les possibilités de formation des agents et le manque de locomotives », regrette Pascal Sainson. En 2013, le chiffre d'affaires d'Europorte en France était néanmoins de 110 millions d'euros.

« LES VOLUMES EN TONNE.KM TRANSPORTÉS, SUR LA PÉRIODE 2010-2013, ONT PROGRESSÉ DE 79 % »

Le surcoût à venir du système ERTMS-KVB

« Quand j'ai créé l'entreprise ferroviaire de Colas Rail, en juin 2006, la situation était compliquée et l'est toujours », résume Jean-Paul Lévy, directeur Développement commercial voies et fret. « Les difficultés d'accès au réseau, les lourdeurs administratives sont autant de facteurs bloquant le bon développement des entreprises ferroviaires. L'achat d'une locomotive en France, par exemple, revient à payer 30 % de plus qu'en Grande-Bretagne du fait du coût plus élevé des appareils de sécurité », remarque-t-il, « sans compter, qu'il faudra attendre 2017 pour pouvoir équiper les locomotives de nouveaux ERTMS-KVB (système de sécurité reliant la locomotive au rail), pour se mettre en conformité avec la nouvelle directive européenne. Ce qui augmentera le prix d'achat d'une locomotive d'au moins 10 % ».

Réalisant un chiffre d'affaires de 29 millions d'euros en 2013, Colas Rail double son trafic entre 2012 et 2013 où il s'établit à 1,05 milliard de t.km. Une évolution positive liée à la signature de contrats, notamment avec la carrière Imerys, située à Thédirac dans le Lot (6 trains par semaine de 1 350 tonnes) et avec le groupe Charles André pour le transport de sable entre Maisse dans l'Essonne et Boussois dans le nord de la France. L'agence fret (130 personnes) de Colas Rail a son propre centre de formation, son centre d'examen et dispose de l'unique centre d'évaluation du personnel ferroviaire en France.

Dernière arrivée sur le secteur des entreprises ferroviaires en 2011, ETF Services a su



© Europorte

Portés par le dynamisme d'Euro Cargo Rail, Europorte et Colas Rail, les opérateurs privés, au nombre desquels aussi OSR France et ETF Services, détiennent 26,9 % de part de marché en 2013.

très vite tirer son épingle du jeu. Spécialisée dans le transport de marchandises, l'acheminement d'engins de travaux et la sécurisation des chantiers de lignes ferroviaires, la filiale d'Eurovia (groupe Vinci), mobilise, en 2014, 57 salariés fret et dispose d'un parc de 14 locomotives et de 25 wagons. Bénéficiaire dès sa première année d'exploitation, l'opérateur ferroviaire a réalisé un chiffre d'affaires de 15 millions d'euros, dont 7,4 dans le fret qui représente désormais 50 % de son activité.

En 2013, l'entreprise a opéré en service régulier les trains de wagons isolés entre Fos-sur-Mer/Champigneulle (triage de Nancy). En décembre dernier, elle a également débuté son activité à l'international en assurant, pour le compte d'EuroRail, deux à quatre rotations par mois entre Champigneulle et Bâle-Muttenz via Blainville. ETF Services table sur la progression de son chiffre d'affaires en 2015, par le démarrage de nouveaux trafics, notamment entre Douai et Viviez-Decazeville pour le logisticien Logways.

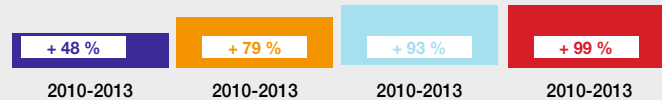
Une dynamique fragile

Cette dynamique repose sur une déter-

« LA COMPÉTITIVITÉ FACE À LA ROUTE EST MISE À MAL PAR L'INSUFFISANCE DE LA QUALITÉ DES SILLONS ET LA HAUSSE DES COÛTS. »

Évolution du chiffre d'affaires, des effectifs, du parc de locomotives et des volumes transportés des entreprises ferroviaires privées opérant en France entre 2010 et 2013 (valeur)

	2010	2012	2013
■ CA (en M€)	176	281	350,5
■ Salariés	1 154	1 942	2 230
■ Locomotives	220	308	325
■ Gt.km	4,8	7,4	8,6



Source : Données membres de l'AFRA (Colas Rail, ECR, ETF Services, Europorte, OSR France, Trenitalia).

mination sans faille. Dix ans après la libéralisation du fret, l'équilibre financier des entreprises ferroviaires demeure extrêmement fragile, leur compétitivité face à la route étant en permanence mise à mal par l'insuffisance de la qualité des sillons et la hausse des coûts. « Le secteur reste pénalisé par un processus d'attribution des sillons trop rigide : les opérateurs doivent passer commande près d'un an à l'avance, alors que la majorité de leurs clients n'ont pas une telle visibilité sur leurs besoins » estime-t-on chez ECR. Et de nombreux défis restent à relever.

À commencer par le maintien des compensations financières au développement du fret ferroviaire et l'élaboration d'un cadre

social compétitif. « Les hausses des péages et la multiplication des travaux sur les voies nous inquiètent beaucoup. Quatre ans après notre arrivée sur le marché, nous avons de plus en plus de mal à surmonter les surcoûts d'investissement et de fonctionnement. Nos comptes sont à peine à l'équilibre pour un chiffre d'affaires de 12 millions d'euros en 2014 », confirme Olivier Deprez, directeur d'OSR France, la filiale du groupe belge SNCB Logistics spécialisée en fret interrégional.

« Ce n'est pas faute d'avoir rationalisé très tôt nos coûts d'exploitation en centralisant notre activité autour de Tergnier, en

(suite page 4) ■■■

La libéralisation en 10 dates

- **29 juillet 1991.** Adoption de la directive relative au développement des chemins de fer communautaires, posant ainsi les premiers principes de la libéralisation du transport ferroviaire.
- **7 mars 2003.** La France transpose les directives du 1^{er} paquet ferroviaire « relatif à l'utilisation du réseau ferré national », précisant les conditions pour exercer du trafic de fret international sur la partie française du réseau transeuropéen ferroviaire.
- **15 mars 2003.** Ouverture à la concurrence du transport de marchandises sur l'ensemble du réseau transeuropéen, soit 50 000 km de voies ferrées.

• **9 décembre 2004.** La circulation des trains de marchandises internationaux est autorisée, en France, sur le Réseau transeuropéen de fret.

• **13 juin 2005.** Le premier train de marchandises sous l'égide d'un opérateur privé CFTA Cargo (filiale de Veolia Cargo France reprise depuis par Europorte, filiale d'Eurotunnel) relie la Meuse à l'Allemagne.

• **1^{er} janvier 2006.** Ouverture de l'intégralité du réseau international de fret à la concurrence.

• **31 mars 2006.** Ouverture complète du trafic intérieur du fret à la concurrence dans l'Union européenne.

• **8 décembre 2009.** Promulgation de la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF). Création de

l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), garante du respect de la libre concurrence par tous les opérateurs.

• **16 septembre 2009.** Dans le cadre de l'application de la loi de programmation liée à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, le gouvernement présente l'Engagement national pour le fret ferroviaire, prévoyant un investissement public de 7 milliards d'euros afin de moderniser le réseau d'ici 2020.

• **4 août 2014.** Promulgation de la loi portant réforme ferroviaire pour la création d'un gestionnaire de l'infrastructure unifié (GIU) regroupant RFF (propriétaire et gestionnaire du réseau ferré), SNCF Infra (qui réalisait pour le compte de RFF la maintenance et la modernisation du réseau) et la Direction de la circulation ferroviaire.

■ ■ ■ *Picardie, un hub par où passent 90 % de nos trains. Pour gagner en souplesse et en réactivité, nous avons adopté un seul modèle de locomotive diesel, 100 % de nos conducteurs sont polyvalents et connaissent parfaitement toutes nos lignes. Nous avons également optimisé notre modèle économique en jouant sur la complémentarité entre trains complets et wagons isolés dans une zone géographique allant du Havre à Strasbourg et incluant l'Île-de-France.* »

Et d'ajouter : « Dans un contexte de concurrence toujours plus vive avec la route, les chargeurs recherchent toujours le meilleur prix. Si je perds un trafic, cela se fera au profit de la route et non pour le compte d'une autre entreprise ferroviaire. »

Le risque social

Le risque de report modal sur la route est d'autant plus fort que la future convention collective du secteur ferroviaire, actée dans la loi du 4 août 2014, vise à l'élaboration d'un modèle social unique pour l'ensemble des entreprises ferroviaires. Si les acteurs du ferroviaire réfléchissent à une séparation entre

« **LES ACTEURS DU FERROVIAIRE RÉFLÉCHISSENT À UNE SÉPARATION ENTRE LES ACTIVITÉS VOYAGEURS ET FRET, POUR PRENDRE EN COMPTE LES SPÉCIFICITÉS DU FRET.** »

les activités voyageurs et fret, pour prendre en compte les spécificités du fret, il demeure que le transport de marchandises par le rail est clairement menacé. De nouvelles règles sociales contraignantes entraveraient définitivement la compétitivité des entreprises ferroviaires privées. Entre repos et congés, le différentiel entre l'opérateur historique et les entreprises privées se situe autour de 42 jours. « *Aucun opérateur alternatif ne peut supporter 35 à 45 % de coût de productivité en plus* », souligne Pascal Sainson. D'autant que, selon Jean-Paul Lévy « *avec nos coûts en forte progression, il est pratiquement impossible d'être concurrentiel avec le transport routier avantage par l'abandon de l'Ecotaxe et la baisse du prix du carburant.* »

L'absence de qualité des sillons ne fait qu'aggraver la compétitivité des entreprises sur le plan social. « *Aujourd'hui, les entreprises ferroviaires travaillent essentiellement avec des clients qui n'ont pas d'autre choix que de transporter leurs marchandises par le rail* », précise le directeur commercial voies et fret de Colas Rail. Olivier Deprez note que « *Du fait de la dégradation de la qualité des sillons, il nous arrive de devoir mettre du personnel en plus et une locomotive supplémentaire sur un flux pour pouvoir faire une rotation en 24 heures.* » Et le président d'Europorte renchérit : « *La liaison Rouen-Dunkerque, longue de 300 km, peut se faire avec un changement de conducteur, des conditions d'exploitation qui ne sont pas viables, sur le plan économique, pour le ferroviaire.* »

L'avenir du réseau capillaire menacé

D'autres menaces pèsent sur l'avenir des opérateurs ferroviaires. Le désengagement annoncé de SNCF Réseau et de l'État sur le réseau capillaire est tout aussi inquiétant pour le développement du fret sur le

Transport combiné : Vingt ans de croissance depuis l'ouverture du marché

Dans le transport combiné aussi, le potentiel de croissance est important. Les nouveaux entrants comme T3M ou Combiwest sont parvenus à s'imposer face aux opérateurs historiques sur ce marché très fermé. Ils sont même en mesure de proposer un service de qualité aux chargeurs à un prix concurrentiel par rapport à la route. Pour aider le report modal, l'État a d'ailleurs prévu, via le Fonds de financement de la transition énergétique, une enveloppe de 30 millions d'euros en guise de soutien au transport combiné sur la période 2015-2017.

Une bonne nouvelle qui arrive à point nommé après une année 2014 marquée par la diminution des compensations financières de l'État au « coup de pince », indispensables à leur compétitivité face au tout routier. La nouvelle aide rehaussera l'aide au coup de pince. Elle passera de 12 euros à 18 euros TTC par UTI (aide équivalente en valeur à l'année 2012).

Des contrats d'occupation temporaire trop courts...

En obtenant, en 2008, son statut de candidat autorisé lui permettant de commander des sillons, T3M a fait le choix stratégique de maîtriser toute la chaîne du transport, du sillon jusqu'à la livraison porte à porte chez le client, grâce à sa collaboration avec TAB, trans-

porteur routier, appartenant au groupe familial Open Modal dont T3M fait également partie. Aujourd'hui, T3M (36 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2014) est à la tête de 12 trains complets de 1 700 tonnes et longs jusqu'à 850 mètres qui sillonnent la France, en saut de nuit, 5 jours par semaine. Ses trafics ont progressé de 22 % en 2014. T3M se bat toutefois pour l'attribution de sillons de meilleure qualité, et surtout pour un accès non discriminant et compétitif aux terminaux de transport combiné rail-route de SNCF Réseau.

Les rares plateformes terminales (Valenton, Marseille-Le Canet, etc.), qui ont été confiées aux nouveaux entrants par SNCF Réseau, l'ont été dans le cadre de contrats d'occupation temporaire trop courts (1 à 3 ans) qui ne permettent pas aux nouveaux acteurs d'investir dans ces terminaux pour les rénover et les moderniser (ce qui n'a pas été fait depuis des décennies) afin de les rendre plus performants sur le plan qualitatif et économique. Jean Claude Brunier, président de T3M, rappelle que c'est sur les terminaux et cours de fret que les entreprises de transport combiné réalisent l'essentiel de leur valeur ajoutée.

Leur savoir-faire intermodal repose sur l'optimisation des temps d'attente, des opérations de transbordement et des taux de remplissage des trains.



© DB Schenker Rail

20 % de la croissance d'Euro Cargo Rail s'est faite par transfert modal du camion vers le rail.

« EN 2014, LES MEMBRES DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DU RAIL (AFRA) ONT SENSIBILISÉ SNCF RÉSEAU AU COÛT DE RÉNOVATION DES LIGNES DU RÉSEAU CAPILLAIRE. »

SNCF Réseau et le GID devra prévoir le partage de responsabilité entre ces deux entités, dans la mesure où le GID, en effectuant des missions de gestion de l'infrastructure, est considéré comme un véritable gestionnaire d'infrastructure. L'AFRA appelle les opérateurs ferroviaires à la vigilance: « Il est important de savoir où s'arrête la responsabilité juridique des deux entités sur le plan des infrastructures dans le cadre de cette convention, tout particulièrement en cas d'accident sur la partie déléguée. »

territoire. Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national constituent pourtant l'une des missions de SNCF Réseau. Au regard du trafic drainé par le réseau capillaire vers le réseau national (20 % par an), le désengagement de SNCF Réseau n'est pas justifié. Et ce d'autant qu'il en retire d'importantes recettes.

Des solutions sont à l'étude. En 2014, les membres de l'Association française du rail (AFRA) ont sensibilisé SNCF Réseau au coût de rénovation de ces lignes. L'AFRA milite en faveur « de référentiels techniques en adéquation avec les besoins locaux », et « adaptés à des vitesses de circulation de 30 à 40 km/heure » rappelle Jean-Paul Lévy.

Face à ces nouveaux aménagements du territoire, les enjeux sont considérables. Pour l'AFRA, les acteurs locaux et régionaux comme les industriels et les entreprises ferroviaires privées ont intérêt à saisir les nouvelles opportunités qui vont se présenter pour sauvegarder le tissu économique du territoire.

À la demande des entreprises ferroviaires et des chargeurs une première concertation a été engagée avec SNCF Réseau sur le maintien de sept lignes: Oiry/Esternay; Neufchâteau/Gironcourt/Houecourt; Vendôme/Montoire-sur-le-Loir/Blois/Villefrancœur; Saint-Rambert-d'Albon/Beaurepaire/Collonges/Divonne-les-Bains; La Gorp/Le Bec-d'Ambès. La pérennisation de ces

lignes implique la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux et une évolution des réglementations techniques d'exploitation. Des progrès sont attendus par les entreprises ferroviaires, « notamment sur la réglementation de ces lignes qui datent de l'après-guerre et dont l'application est devenue complètement obsolète », insiste Pascal Sainson. La réglementation en vigueur impose encore, sur certaines lignes capillaires, une circulation limitée à 4 trains par jour. Un groupe de travail sous la direction d'Alain Henri Bertrand, l'ancien directeur de la direction de la circulation de la SNCF, entend faire des propositions pour simplifier les règles techniques d'ici fin 2015.

La loi ouvre la possibilité de déléguer la gestion de l'infrastructure

Sur le plan législatif, la loi ferroviaire du 4 août 2014 a partiellement traité le dossier. L'article 6 prévoit que SNCF Réseau peut confier, par convention, certaines de ses missions aux Régions ou à toute autre personne en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué (GID), la compétence pour gérer, maintenir et développer les lignes capillaires selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les infrastructures de service.

Le décret du 10 février 2015 précise que cette convention de délégation passée entre

Vers de nouvelles activités ciblées

Les entreprises ferroviaires, mises sous pression, cherchent à recréer un cercle vertueux, gage de rentabilité à moyen terme. Pour répondre au redémarrage de la production manufacturière, de l'ordre de 1,2 % de croissance en 2015, les opérateurs privés affinent leur stratégie. Loin d'être pessimiste sur le potentiel de croissance du fret ferroviaire en France, Jacques Gounon, PDG d'Eurotunnel, ne cache pas vouloir orienter l'offre de sa filiale fret vers « des activités plus rentables et mieux ciblées ». Bien placé dans l'entretien et la gestion des infrastructures portuaires (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes/Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Strasbourg), Europorte compte bien répondre présent aux nouveaux appels d'offres qui vont se présenter.

Colas Rail a aussi élargi ses compétences. En tant que gestionnaire d'infrastructures délégué sur les ports de Paris (Bonneuil, Gennevilliers et Limay), l'entreprise intervient aussi, en partenariat avec Socorail sur les ports de La Rochelle, Rouen, Le Havre, Dunkerque. De son côté, la SNCF fait appel à sa société de droit privé Sferis. Un marché sur lequel, souligne Jean-Paul Lévy, il s'agit de consolider ses positions selon les opportunités: « Outre notre activité d'entretien des voies et de gestion des circulations, nous cherchons à développer une activité traction en bout de ligne. »

Intermodalité rail-route : La clé d'un transport de marchandises compétitif

Les distorsions de concurrence entre rail et route nuisent à l'essor du marché du fret, à l'efficacité dans la chaîne logistique des transports, et aux objectifs de la stratégie de réduction des émissions de CO₂.

Améliorer la compatibilité du ferroviaire avec les autres modes de transport pour l'intégrer davantage dans les chaînes logistiques durables : telle est l'une des mesures inscrites dans la feuille de route environnementale du gouvernement pour 2015.

Depuis 2000, les politiques publiques en faveur du transport routier ont contribué à créer des distorsions de concurrence au détriment du fret ferroviaire. Fin 2013, la part de marché du transport de marchandise par rail ne représentait que 9,4 % contre 85 % pour la route. L'abandon de l'Écotaxe, en octobre dernier, conjugué à la baisse des prix du carburant et la généralisation du 44 tonnes, ne peut que renforcer la compétitivité croissante du transport routier.

Des freins à la compétitivité

Les opérateurs de fret ferroviaire, bien que portés par une reprise de la production manufacturière en 2015, souffrent non seulement du manque d'investissement sur le réseau ferré, source de nombreuses ruptures dans les chaînes logistiques, mais aussi de la hausse des péages et des charges d'exploitation (frais du personnel, modernisation et entretien du matériel roulant).

Ces freins à la compétitivité pourraient s'aggraver avec la suppression progressive des compensations financières de l'État au coût du sillon et l'augmentation du coût social, suite à la négociation d'une convention collective nationale commune à l'ensemble des entreprises ferroviaires. Les acteurs du ferroviaire réfléchissent toutefois à une séparation entre les activités voyageurs et fret. À ce stade, des négociations ont été

amorçées au sein de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) pour fixer le champ d'application de la future convention. Pour l'AFRA : « Aligner les conditions de travail sur le statut des cheminots de la SNCF augmenterait le coût du fret ferroviaire et reviendrait à affaiblir l'activité fret en France face à la concurrence intermodale. »

L'Association rappelle aussi que « le principe de flexibilité et de polyvalence des tâches permet de préserver la compétitivité du fret » et que « l'écart de productivité entre les règles des opérateurs alternatifs et celles de l'opérateur historique est de 40 % ». Ce d'autant que le modèle économique du fret ferroviaire reste fragile. Certains opérateurs privés peinent encore à consolider leurs marges dans un secteur où elles sont déjà limitées.

Une complémentarité qui relève d'un choix de société

Dans ce contexte défavorable, comment rivaliser avec un transport routier pratiquant les prix les plus bas du marché ? Et qui, en outre, ne supporte aucun coût externe lié à la circulation des poids lourds sur les routes nationales, ni aux nuisances sonores, pollutions et risques d'accident, y compris pour le transport de produits dangereux.

Dans la perspective d'une stratégie globale en faveur d'un transport intermodal durable et compétitif, la question des conditions de concurrence plus équilibrées entre le rail et la route est donc posée. Le fret est plus compétitif sur les longues distances et les volumes importants tandis que la route l'est davantage sur les courtes distances et le traitement des petits volumes. Les experts sont unanimes : pour un train de



Le train est plus adapté que le camion pour le transport de gros volumes sur de longues distances.

© DB Schenker Rail

1 800 tonnes parcourant 450 kilomètres, le coût de transport d'une tonne de marchandises par le rail est deux fois moins élevé que par la route. À l'inverse, le transport d'un wagon isolé sur le dernier kilomètre est moins coûteux par la route. Jouer la complémentarité entre les deux modes est donc synonyme de fort potentiel de croissance et d'efficacité dans la chaîne logistique.

Des pays comme la Suisse ou la Suède ont depuis longtemps fait le choix de l'intermodalité pour satisfaire les chargeurs soucieux de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) en vue de concilier transition énergétique, compétitivité et cohérence territoriale. En France cette stratégie répond à une attente réelle des chargeurs dans de nombreux secteurs (céréales, agroalimentaire, sidérurgie, automobile, chimie).

Le retour du transport des céréales sur le ferroviaire en est un symbole fort. En Haute-Saône, autour de l'étoile ferroviaire de Gray, le trafic devrait passer, à court terme, de 150 000 à 400 000 tonnes par an dans le cadre d'un accord entre SNCF Réseau et Soufflet Agriculture. Dans la grande distribution, le groupe Danone transporte, depuis 2006, ses bouteilles d'Evian par rail sur 700 kilomètres séparant son usine de Haute-Savoie de son entrepôt allemand de Hockenheim. Il choisit en revanche le camion pour livrer ses bouteilles au destinataire.

Sillons : Une tarification sous haute surveillance

Sans la compensation financière de l'État, le coût réel des sillons en France est supérieur à la moyenne européenne. Les entreprises ferroviaires, déjà fortement pénalisées par rapport au concurrent routier, craignent une hausse de tarification. Et demandent que le dispositif de compensation financier de l'État soit maintenu à court terme.

SNCF Réseau doit améliorer impérativement la qualité des sillons vendus aux entreprises ferroviaires. Il en va de la sauvegarde du fret. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires en fait une priorité. Dans le dernier avis sur le Document de référence réseau (DRR) 2016 publié en février dernier, le gendarme du rail exige de SNCF Réseau qu'il s'engage à revoir sa tarification pour l'horaire de service 2018. Une situation jugée non satisfaisante par les opérateurs ferroviaires.

Le gestionnaire d'infrastructure prévoit d'augmenter de 6,27 % les péages fret pour 2016. Une décision qu'il justifie par le besoin de faire face à la suppression progressive de la compensation financière de l'État aux coûts des sillons. Dans le cadre de l'Engagement national pour le fret ferroviaire du 16 septembre 2009, les pouvoirs publics ont mis en place des aides compensant, à hauteur de 3 euros par train.km, le coût marginal (5 euros par train.km) des péages fixés par le gestionnaire des infrastructures. Seul le différentiel est à la charge des entreprises ferroviaires.

Or, depuis deux ans, l'État ne verse plus que partiellement ces aides à SNCF Réseau. Elles étaient de 200 millions d'euros en 2009, pour seulement 135 millions d'euros en 2013.

Les prix doivent rester soutenables par rapport au marché des transports

Inquiète pour l'avenir du fret, l'ARAF demande à SNCF Réseau de clarifier ses hypothèses de compensation financière accordée par l'État. Ce désengagement pourrait mettre en péril l'existence même du fret ferroviaire dans une période où le gestionnaire d'infrastructure est toujours à la recherche d'une offre de qualité pour ses

Le prix moyen des sillons fret français est jugé par l'AFRA trop élevé par rapport à la moyenne européenne. Déjà en 2012 le niveau des coûts directs (aussi qualifié de coûts marginaux) estimés par SNCF Réseau à 4,60 euros par train.km (hors subvention), était supérieur à cette moyenne (2,70 euros) par train.km pour le fret.



© SNCF Réseau

La gestion du réseau est peu souple, du fait des conditions actuelles d'attribution des sillons...

sillons. Aujourd'hui, la gestion du réseau manque de souplesse faute de conditions de réservation attractives et fiables dans l'attribution de sillons. SNCF Réseau a certes annoncé une amélioration des sillons fermes attribués au fret en 2015 de près de 3,6 points, pour s'approcher des 80 % toutes entreprises ferroviaires confondues.

Le gestionnaire des infrastructures explique cette évolution par une meilleure anticipation de la réalisation des travaux sur le réseau, et par la mise en œuvre de solutions

« acceptables » grâce à de nouvelles variantes horaires. Mais la situation reste sous surveillance, selon l'ARAF, en raison « du volume considérable des travaux engagés sur le réseau et de l'accroissement du nombre de limitations temporaires de vitesse ».

Dans ce contexte, l'augmentation prévue des péages fret dans les prochaines années va élever de 17 % le coût de production global des opérateurs ferroviaires alors que le prix moyen des sillons fret en 2014 en Allemagne est de 2,80 euros. Les entreprises ferroviaires pourront amortir une partie de cette augmentation à la seule condition d'une nette amélioration de la qualité des sillons et d'une hausse de la contribution des chargeurs. Elles attendent donc du gouvernement français qu'il reconduise, dans l'immédiat, la compensation fret, et que SNCF Réseau fournisse des engagements tarifaires pluriannuels afin de pouvoir garantir une stabilité des prix aux chargeurs sur une période de trois ans.

Pour Alain Thauvette, le président de l'AFRA, l'évolution des prix doit rester « soutenable par rapport aux conditions de compétitivité intermodales dans le secteur des transports ».

Réseau capillaire : De nouvelles perspectives pour sa sauvegarde et son entretien

Couvrant 3 200 km en circulation, le réseau de lignes secondaires permet de transporter quelque 18 millions de tonnes de marchandises... Et contribue à la dynamique économique des territoires. Les pouvoirs publics commencent à prendre la mesure des désavantages qu'occasionnent sa vétusté et son manque d'entretien.

Depuis deux ans, les opérateurs alternatifs se sont emparés du réseau capillaire. Et de nombreux opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) et prestataires gestionnaires d'infrastructures (PGI) portuaires ont vu le jour, créant une dynamique territoriale sans précédent sur le réseau capillaire. L'an dernier, les 7 OFP opérationnels ont transporté quelque 3 800 tonnes.kilomètre de marchandises, pour un chiffre d'affaires en hausse de 30 % par rapport à 2013. Ce succès s'explique aisément par le besoin croissant des industriels de disposer de lignes dédiées au fret. Constitué de voies courtes et peu fréquentées, le réseau capillaire représente 3 200 kilomètres ouverts à la circulation.

Ces lignes secondaires constituent un élément structurant du rail : 20 % du fret en France part ou arrive sur ces petites lignes, soit quelque 18 millions de tonnes de fret transportées chaque année, dont 7,7 millions de produits agricoles et 6,9 millions de produits d'extraction.

Des lignes menacées de fermeture

Ce réseau essentiel à l'aménagement du territoire est pourtant menacé. Il est vieillissant au point même d'être déclassé sur certains tronçons. Dans son dernier diagnostic réalisé en novembre dernier, SNCF Réseau fait état d'une situation alarmante : sur les 900 kilomètres de ligne accueillant plus d'un train par semaine (28 % du réseau utile), le gestionnaire d'infrastructure envisage d'en fermer 440, faute de réhabilitation des voies. Or, « 90 % des 18 millions de tonnes de fret transportées chaque année restent concentrées sur ces 900 kilomètres de lignes », remarque André Thinières, délégué général d'Objectif OFP. L'investissement représenterait au total entre 44 et 132 millions d'euros, selon les estimations de coûts de rénovation avancés par les experts.

Mais l'État considère aujourd'hui que SNCF Réseau n'a plus les moyens de rénover et d'entretenir les lignes déficitaires à faible trafic. Confronté à une dette colossale de 36,78 milliards d'euros à fin 2014, SNCF Réseau doit se concentrer sur les lignes les plus rentables. La priorité est donnée par le gouvernement de Manuel Valls à la modernisation du réseau structurant, notamment en Ile-de-France, une région qui concentre 40 % des circulations ferroviaires nationales et 70 % des voyageurs quotidiens. Un budget de rénovation de 4,9 milliards d'euros y sera consacré en 2015.

Certes, le gouvernement, lors de la Conférence environnementale de novembre 2014, a décidé d'un effort pour la sauvegarde du

réseau capillaire et des voies de raccordement des ports et plateformes multimodales. Mais l'investissement, assuré par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFTIF), ne dépassera pas 30 millions d'euros et, de plus, sera étalé sur trois ans (2015-2017).

Au regard des enjeux territoriaux, la fermeture des lignes capillaires affaiblirait le trafic sur l'ensemble du réseau ferroviaire. L'AFRA a calculé qu'en moyenne, 1 t.km transportée sur le réseau capillaire génère 10 t.km sur le réseau principal. Le réseau capillaire a la particularité de connecter au réseau principal des activités liées aux territoires : céréales, carrières, bois, eaux de source. « Nous disposons de deux nœuds ferroviaires importants à Dijon où transitent, chaque année, environ 1,4 million de tonnes de céréales acheminées par voies capillaires depuis les 70 silos situés en Bourgogne et en Champagne. 60 000 tonnes de céréales transportées correspondent à un train, voire un train et demi par semaine » explique le président d'Europorte.

La maintenance placée au rang des priorités du gouvernement pour améliorer la sécurité

La maintenance des voies passe désormais avant le développement du réseau ferré jusque-là axé sur le lancement des 4 lignes à grande vitesse. Tel est en substance le mot d'ordre du gouvernement qui entend mobiliser tous les acteurs sur la mise en œuvre d'une politique de sécurité des transports ferroviaires. Cette décision fait suite aux conclusions rendues par le « Comité de suivi de la sécurité ferroviaire » chargé, en septembre dernier, de passer en revue les actions à mener et les progrès à réaliser.

En 2015, un budget de 2,3 milliards d'euros sera consacré aux opérations de maintenance et un autre de 2,6 milliards d'euros à la régénération des voies. SNCF Réseau assurera ainsi le renouvellement de 1 000 kilomètres de lignes, pour l'essentiel sur la partie structurante du réseau.

Le gestionnaire d'infrastructure a planifié 1 500 chantiers en 2015. L'an dernier, l'effort de remise à niveau du réseau s'était élevé à plus de 2,8 milliards d'euros.



© D.F.

Selon l'AFRA, 1 t.km transportée sur le réseau capillaire génère 10 t.km sur le réseau principal.

Conscient de l'importance des enjeux, le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies, a invité, en décembre dernier, les acteurs locaux et régionaux à se mobiliser pour le maintien de ces lignes dont « la nature » pourrait évoluer « en fonction de ce que voudront les Régions (...) dans le cadre de leur compétence économique ». « Le sort de ces lignes sera sans doute tranché au cas par cas, en fonction de la mobilisation des entreprises clientes et des collectivités locales » a-t-il précisé. De plus, la loi du 4 août 2014 sur la réforme ferroviaire, complétée par un décret publié le 10 février 2015, prévoit que SNCF Réseau peut désormais confier la rénovation et la maintenance des lignes capillaires à des tiers.

Deux solutions s'offrent : opérer le transfert à des tiers en conservant ou sortant ces lignes du périmètre du réseau ferré national. Dans le second cas, il apparaît urgent à l'AFRA de sortir de la réglementation actuelle « afin de créer un nouveau référentiel de maintenance et une nouvelle réglementation de gestion des lignes adaptée à l'économie locale ».

Les coûts des péages, de rénovation et d'entretien des voies posent question

La reconquête du fret ferroviaire sur le réseau capillaire pose la question des péages, des coûts de rénovation et d'entretien des

voies. Actuellement, la redevance payée par l'entreprise ferroviaire (hors compensation fret par l'État) sur les lignes principales de RFN est, en moyenne, de 2 euros du kilomètre et s'élève à 0,55 euro du kilomètre sur le réseau capillaire. Concernant les coûts de rénovation, SNCF Réseau se base sur les référentiels de rénovation et de maintenance rail-voie-ballast dont le coût est compris entre 300 000 et 400 000 euros du kilomètre (hors ouvrage d'art) tandis que la maintenance revient de 5 000 à 10 000 euros par km et par an selon le niveau des travaux de renouvellement réalisés. Pourtant, en Allemagne, les entreprises ferroviaires ont prouvé qu'un budget annuel de 4 000 à 5 000 euros était largement suffisant pour l'entretien de lignes accueillant 2 à 3 trains par jour.

Pour les opérateurs alternatifs, la rénovation et la maintenance doivent être adaptées à un trafic à faible vitesse. Une telle initiative participera directement à la maîtrise de coûts du gestionnaire d'infrastructure.

Adapter le modèle en fonction de l'économie des territoires

Aujourd'hui, l'heure est donc à la concertation. L'État, SNCF Réseau, les collectivités territoriales, les ports, les chargeurs, les logisticiens, les entreprises ferroviaires, doivent travailler de concert pour trouver un nouveau modèle adapté à l'économie locale. D'ores et déjà, 7 lignes capillaires sont en cours d'expérimentation, sur la base d'une réglementation simplifiée. L'exemple d'Agen/Bon-Encontre-Auch est intéressant : sous l'impulsion du secrétaire d'État aux Transports, un tour de table a été constitué avec l'ensemble des acteurs concernés pour sauvegarder cette ligne de 64 kilomètres, essentiellement dédiée au transport de céréales (70 à 100 trains par an, soit 90 000 à 130 000 tonnes transportées).

Les questions juridiques, techniques et financières ont été réglées pour adopter des référentiels aux caractéristiques des circulations fret. Afin d'assurer la campagne céréalière 2014-2015 sur le rail, SNCF Réseau a débuté, en juin dernier, les travaux nécessaires. Une enveloppe de 1,2 million d'euros est prévue à cet effet. Ce n'est bien sûr qu'un début. Pour en assurer la pérennisation, l'investissement s'élève à quelque 15 millions d'euros.

Les collectivités publiques mobilisées

Le sujet relève aussi des Régions, et il est suivi par les organismes consulaires. Dans un courrier adressé à Alain Vidalies en février dernier, le président de l'Association des régions de France et du conseil régional d'Aquitaine, Alain Rousset, et Jacques Auxiette, président de la région des Pays-de-la-Loire, se disent prêts à étudier le financement de certaines lignes du réseau capillaire dont la rénovation est essentielle pour le tissu industriel local. À l'instar de la ligne ferroviaire entre Bassens et le Bec-d'Ambès, la région Aquitaine et les chargeurs ont accepté de financer la rénovation de la ligne de la rive droite de la Garonne.

Le 16 décembre dernier, l'AFITF a ainsi approuvé l'attribution d'un fonds de concours à l'État de 6 millions d'euros pour la réfection de cette ligne de 25 kilomètres qui dessert notamment des sites pétroliers. Déjà, les opérateurs alternatifs comme Europorte ou Colas Rail manifestent leur intérêt pour ces projets de rénovation, d'entretien et d'exploitation des voies capillaires portuaires.

Transport durable : Un levier pour la transition énergétique « made in France »

La stratégie énergétique que l'État veut promouvoir à l'échelle internationale passe nécessairement par la valorisation du transport ferroviaire. C'est aussi un levier de compétitivité économique, auquel les chargeurs sont aujourd'hui particulièrement attentifs.

Ainsi que le martèle la ministre de l'Écologie Ségolène Royal, à quelques mois de la Conférence mondiale du Climat qui se tiendra à Paris : « *La France doit être exemplaire. L'échéance de la COP21 doit nous permettre de monter en puissance et d'accélérer le mouvement autour de la stratégie bas carbone.* » L'enjeu est de taille puisque ce sommet devrait être l'occasion de parvenir à la signature d'un accord mondial et contraignant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le transport a un rôle majeur à jouer dans la transition environnementale au regard des prévisions réalisées par le Forum international des transports auprès de l'OCDE : l'explosion du commerce international, sur la période 2010-2050, devrait se traduire par une hausse probable de 290 % des émissions de CO₂.

En France, la loi sur la transition énergétique prévoit de réduire les émissions de GES de 40 % entre 1990 et 2030, conformément à l'accord du conseil de l'Union européenne finalisé en octobre dernier sur le paquet Énergie-Climat 2030. En 2011, les transports, tous modes confondus, avoisinaient 27 % des émissions françaises de gaz à effet de serre. Le transport de marchandises par poids lourds concentre, à lui seul, 6 % des émissions totales. La production de gaz à effet de serre par tonne de marchandise transportée est en moyenne cinq fois plus élevée par camion qu'avec une locomotive diesel et trente fois plus élevée qu'avec une locomotive électrique.

Faire progresser la part modale des transports ferroviaires, fluviaux et maritimes

Au-delà des questions de sécurité, le transport ferroviaire est donc l'un des éléments stratégiques d'un système de transport durable. Parmi les nouveaux objectifs fixés par le gouvernement, celui de faire progresser la part modale des transports ferroviaires, fluviaux et maritimes de 14 à 25 % d'ici à 2020 est central. Ces objectifs s'inscrivent dans la continuité du Livre blanc de la Commission européenne de 2011, qui exprime la vision commune des États membres : « *le fret ferroviaire permet non seulement de réduire l'impact environnemental du transport de marchandises, mais aussi de renforcer les liens commerciaux entre les pays de l'Union et l'Asie* ».

Six ans après le Grenelle de l'environnement, la feuille de route environnementale 2015 du gouvernement de Manuel Valls fixe les contours d'un nouveau cadre visant à favoriser de nouveaux gains de productivité pour le fret ferroviaire. Plusieurs axes de développe-



© SNCF Réseau

La production de gaz à effet de serre/tonne de marchandise transportée est en moyenne 5 fois plus élevée par camion qu'avec une locomotive diesel...

ment sont prévus. À commencer par la volonté d'élargir le domaine de pertinence du fret, notamment à travers la création des opérateurs de fret de proximité, le soutien au transport combiné et la création d'autoroutes ferroviaires. Sont également à l'ordre du jour l'amélioration des dessertes ferroviaires des grands ports français et des solutions d'intermodalité – via la création de nouveaux embranchements dans les zones logistiques et portuaires censées mieux intégrer le fret ferroviaire dans les chaînes logistiques durables.

Le ferroviaire comme alternative à la route pour les chargeurs

Le rapport sur l'évolution du fret ferroviaire du Conseil général de l'environnement et du développement durable datant de 2010 était déjà très clair sur ce point : « *Les chargeurs se déterminent sur les exigences de leur chaîne logistique et de son coût.* » Le fret ferroviaire étant particulièrement compétitif sur les longues distances et aussi sur les courtes distances lorsque les volumes sont conséquents, le transport de marchandise, à la fois durable et compétitif, doit s'appuyer sur une véritable complémentarité rail-route.

Le projet « Transports 2050 » de la Commission européenne fixe ainsi deux objectifs pour le transport de marchandises sur les distances supérieures à 300 kilomètres : « *porter la part du rail et des fleuves à 30 % d'ici 2030 et à 50 % d'ici 2050* ». Moins polluant et



La réussite d'OFP Atlantique démontre l'aptitude des ports à accompagner le développement de l'activité de fret ferroviaire.

plus sûr, le fret ferroviaire est plébiscité par bon nombre de chargeurs. Malgré les avantages concurrentiels toujours plus forts du transport routier, une demande réelle de transport ferroviaire émerge dans de nombreux secteurs. Selon le baromètre JEFF-Eurogroup 2014, 97 % des chargeurs se disent prêts à transporter davantage de marchandises par le rail à chaque fois que le réseau, la qualité de service et une offre économiquement viable du partenaire logistique le permettent.

Autre exemple : depuis 2005, la brasserie allemande Warsteiner a décidé de recourir au train pour transporter de gros volumes. Pour le groupe Soufflet, le fret ferroviaire est même fondamental : « De par nos activités de collecte, de transformation et de négoce de céréales, nous devons acheminer une dizaine de millions de tonnes par an. En France, nous travaillons avec vingt départements et nous disposons d'une quinzaine de silos bénéficiant d'un embranchement ferroviaire éparpillés un peu partout sur le territoire. Autant dire que le ferroviaire est indispensable pour nous, car il nous permet de massifier nos conteneurs. Un camion ne peut en transporter que 22 à 23 tonnes alors qu'un train a une capacité de 1 200 tonnes », explique Jean-Michel Henry, directeur des relations extérieures du groupe.

Investir sur le réseau capillaire

Les chargeurs peinent toutefois à identifier l'état de l'offre ferroviaire et rail-route et regrettent le manque de prescription multimodale de leurs prestataires de services. Du coup, ils sont plus nombreux à participer aux projets économiquement porteurs pour le tissu industriel local. « Nous avons décidé de nouer un partenariat industriel avec SNCF Réseau pour financer, à hauteur de 20 %, la rénovation de la ligne capillaire Arzembouy-Nevers, menacée de fermeture. Cette ligne est importante parce qu'elle nous permet d'acheminer, à l'année, 120 000 tonnes de céréales pour nos clients internationaux vers le Nord ou l'Italie. Il nous serait impossible de trouver des camions qui assurent des allers-retours réguliers sur longue distance », souligne Jean-Michel Henry.

Et d'ajouter : « En tant que membres de la Fédération du commerce agricole et alimentaire, nous nous sommes rapprochés de la Fédération des granulats et des transporteurs de voitures pour inciter

à une réflexion sur la massification des transports au sein du Medef. Les acteurs du ferroviaire se sont intéressés au plan Juncker pour y inclure la rénovation des lignes capillaires. » Pour l'heure, ce plan ne porte que sur des grands projets destinés à résorber les goulets d'étranglement, renforcer l'interopérabilité ferroviaire et améliorer les liaisons transfrontalières. Parmi les projets retenus le financement des 9 corridors ferroviaires transeuropéens, le Lyon-Turin...

La nouvelle dynamique du secteur portuaire

Surtout, bon nombre de chargeurs souhaitent réduire leur « empreinte carbone » et gagner en souplesse dans leur chaîne logistique. Le groupe Unilever, par exemple, envisage de réduire de moitié ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020. Dans le même esprit, les Carrières du Boulonnais espèrent assurer à terme la moitié de leurs expéditions (un tiers aujourd'hui) par voie ferrée. Enjeu écologique, le transport de marchandises par le rail contribue aussi à la compétitivité des territoires. Les entreprises ferroviaires l'ont bien compris.

Dans les grands ports français, une nouvelle organisation se met en place, sur la base d'un partenariat entre les Régions et les industriels, en vue de renforcer l'offre de services multimodaux. « L'acheminement de nos conteneurs par train (1,5 million de tonnes par an) jusqu'au port de Rouen nous revient moins cher et facilite l'arrivée vers nos silos d'expédition » se félicite Michel Henry, « Tout comme au port de la Pallice à La Rochelle, où l'on veut monter en puissance en portant le transport de 1,7 à 2 millions de tonnes par an. Pour ce faire, on va construire un silo d'expédition susceptible de remplir des grands navires Panamax de 20 000 tonnes pour approvisionner les pays tiers. » Le manque d'attrait du fret ferroviaire français est donc dû à une offre inadaptée plutôt qu'à une insuffisance de la demande.

La réussite de l'OFP La Rochelle, devenue en 2013 OFP Atlantique après l'entrée du Grand Port Maritime de Nantes/Saint-Nazaire dans son tour de table, aux côtés du Grand Port Maritime de La Rochelle et d'Euro Cargo Rail, démontre la pertinence du modèle économique proposé. Sa mission : développer les pré et post-acheminements ferroviaires du Port de La Rochelle, en proposant aux clients du port sur le territoire national une nouvelle offre ferroviaire souple et réactive. En 4 ans, OFP Atlantique est devenu un acteur ferroviaire de tout premier plan pour la desserte des deux plus grands ports maritimes de la façade atlantique, avec un trafic 2014 de 466 000 tonnes et un objectif de 800 000 tonnes en 2016, tout en conservant une rentabilité.

Grâce à des investissements importants sur la période 2009-2014, le port de Dunkerque offre aussi aux chargeurs de nombreuses possibilités de transfert modal : aujourd'hui, un tiers du trafic de marchandises (13 millions de tonnes en 2014), arrive ou part du port par des voies ferrées dédiées au fret jusqu'aux terminaux sans rupture de charge. Au port du Havre, les chargeurs se voient proposer une centaine de trains hebdomadaires desservant autant de destinations en Europe. Plus au sud, le Grand port maritime de Marseille Fos (GPMM) multiplie les nouvelles destinations et augmente les fréquences pour porter à 26 le nombre de départs hebdomadaires vers 16 destinations en France et 9 en Europe. L'an dernier, le transport ferroviaire de conteneurs y a progressé de 14 %, la part modale ferroviaire étant proche des 9 % sur l'ensemble des mouvements de marchandises.

Autoroutes ferroviaires (*) Un projet sous le feu des critiques de l'ARAF

La volonté du gouvernement français de créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires se heurte aux critiques de l'ARAF, de la Cour des comptes, aussi bien que des opérateurs privés... Pour qui SNCF Réseau devrait se fixer d'autres priorités.

Dans le cadre de sa feuille de route environnementale, le gouvernement veut notamment créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées en France afin de mettre les camions sur les trains. Ainsi, entre 2016 et 2021 quelque 140 millions d'euros seront consacrés à la réalisation de deux nouvelles liaisons, à savoir Lille-Tarnos (Landes) et Calais-Le Boulou (Pyrénées-Orientales).

Elles viendront s'ajouter aux deux autoroutes ferroviaires actuellement en activité. Longue de 1 050 kilomètres, la ligne Lorry Rail entre Bettembourg (Luxembourg) et Perpignan a été inaugurée en mars 2007. La société luxembourgeoise Lorry Rail, détenue majoritairement par la SNCF, en est le concessionnaire.

L'autoroute ferroviaire alpine (AFA), longue de 175 kilomètres, est gérée par le transporteur ferroviaire Trenitalia et Lorry Rail. Sur cette autoroute ferroviaire de franchissement d'obstacles, circulent, depuis la fin 2012, quatre navettes aller-retour quotidiennes entre les plateformes d'Aiton (Savoie) et d'Orbassano (Piémont, Italie).

Un risque de concurrence inéquitable entre les opérateurs ferroviaires

Le projet de concentrer l'effort sur les autoroutes ferroviaires ne fait pas consensus. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) l'a fait savoir en juillet dernier en rendant un avis défavorable sur le projet de la future autoroute ferroviaire Atlantique reliant Lille à Tarnos (Landes). Cette desserte, structurellement déficitaire, est subvention-



L'axe ferroviaire Bettembourg-Perpignan ne tient pas vraiment ses promesses.

© SNCF Réseau

née à hauteur de 82 millions d'euros par l'État et de 103 millions par VIIA (filiale de l'opérateur historique). Elle implique aussi un effort financier de SNCF Réseau de 208 millions d'euros pour adapter le réseau ferré aux spécificités des wagons employés par l'autoroute ferroviaire. Le régulateur considère que ce projet comporte « un risque de concurrence inéquitable entre les différents opérateurs ferroviaires » et ne fait qu'alourdir la dette de SNCF Réseau qui « n'a déjà pas assez d'argent pour subventionner le fret ferroviaire ».

Un mauvais ciblage des investissements

L'AFRA estime pour sa part que « l'investissement engagé est trop élevé pour le nombre de camions transportés. La Cour des comptes, dans son dernier rapport sur les autoroutes ferroviaires datant de 2012, soulignait déjà les résultats décevants enregistrés sur l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan ». Selon ce rapport, « Cet axe a transporté 36 500 camions en 2011,

un chiffre à comparer aux 1 100 000 transportés à la même période par les navettes ferroviaires transmanche. » La décongestion du couloir rhodanien est donc à relativiser, juge la Cour des comptes, en rappelant que « cette autoroute ferroviaire ne peut transporter au mieux que 415 poids lourds par jour », un chiffre à rapprocher des « 11 600 poids lourds (et le double les jours de pointe) circulant sur les autoroutes routières A7-A9 ».

Les opérateurs ferroviaires privés partagent cet avis. Ainsi que le déplore l'AFRA : « Ces nouveaux investissements ne sont pas justifiés au regard des enjeux stratégiques pour la sauvegarde du fret ferroviaire, tels que la réduction des compensations financières aux sillons fret et le peu de moyens financiers accordés aux travaux de rénovation du réseau capillaire. »

* L'autoroute ferroviaire (ou ferroutage) est un concept de transport combiné consistant à transporter des poids lourds ou leurs remorques sur des trains spéciaux.