Numéro spécial
LE FRET EUROPÉEN

les rencontres
de l'Association française du rail

N° 9 / décembre 2014

ÉDITORIAL

Investir dans le ferroviaire

Les deux dernières années ont été marquées par la discussion de la réforme ferroviaire promulguée le 4 août 2014.

Ce texte constitue incontestablement une première étape dans l'indispensable modernisation du système ferroviaire français. Le regroupement des personnels en charge de l'infrastructure au sein de SNCF Réseau devrait se traduire par une amélioration de la gestion du réseau ferré. Et les acteurs — dont l'AFRA — qui ont plaidé pour un renforcement des pouvoirs de l'autorité de régulation ont été entendus. La réforme doit maintenant produire ses effets.

Deux échéances immédiates devraient permettre de mesurer la détermination des pouvoirs publics à concrétiser leur volonté de moderniser le système ferroviaire français.

La révision des aides publiques. L'État prévoit la réduction drastique des investissements sur le réseau capillaire, la remise en cause des aides au transport combiné ■■■

Les conditions de reprise de l'activité de fret ferroviaire

La part modale du rail dans le transport terrestre de marchandises est passée en France sous la barre des 10 % en 2013. Ce recul du rail n'est pas une fatalité. Plusieurs pays européens sont parvenus à la relancer. Revue des conditions indispensables pour « libérer la croissance »…

En 2011, la Commission européenne exprimait, dans un livre blanc, la vision commune des États membres de l'Union : le fret ferroviaire est l'un des éléments clé d'un système de transport durable. Non seulement comme un moyen de réduire l'impact environnemental du transport de marchandises, mais aussi comme solution adaptée pour renforcer les liens commerciaux entre les pays de l'Union et l'Asie.

Pourtant, l'évolution globale du trafic ferroviaire sur le continent n'a pas, ces dernières années, répondu à ces attentes malgré les efforts des opérateurs. Le début du siècle était pourtant prometteur, puisqu'entre 2000 et 2007, la croissance annuelle moyenne du trafic a été de 1,5 %, passant en sept ans de 420 à 465 milliards de t.km. Mais la crise économique et financière a eu un sévère impact sur l'activité du secteur (- 20 %) que la reprise de 2010-2011 n'a pas totalement effacé. Et, ce qui est plus préoccupant, le trafic s'est de nouveau inscrit en léger recul en 2012 et 2013. L'an dernier, son niveau restait ainsi inférieur à celui de l'an 2000 (416 milliards de t.km contre 420).

Les quatre causes de stagnation

La **première** cause est le déclin structurel des secteurs industriels traditionnels — acier, charbon, papier, chimie et automobile — qui représentent 65 % de l'activité. Ceux-ci ont été durement affectés par la crise et la plupart, à l'exception de la chimie, n'ont pas retrouvé leur niveau d'avant crise.

La **deuxième** est le manque d'investissement dans l'infrastructure ferroviaire. 41 milliards d'euros ont été investis en cofinancements européens dans les infrastructures routières pour seulement 28 milliards dans le rail, affectant ainsi — tout particulièrement en Europe orientale — la qualité et la performance des services ferroviaires. Des goulots d'étranglement subsistent sur les principaux corridors internationaux et l'insuffisante interopérabilité des transports transfrontaliers pèse sévèrement sur les coûts. Résultat : la part modale du rail est passée, entre 2000 et 2010, de 19,7 à 17,1 % du transport européen de marchandises.

Troisième facteur : la hausse relative des coûts du ferroviaire par rapport à la route. Entre 2006 et 2012, les coûts de la route se sont accrus de 9 % alors que ceux du rail augmentaient de 20 %. Les causes en sont évidentes : les péages routiers ont eu tendance à diminuer dans certains pays, du fait de l'amélioration de la performance environnementale des camions, qui bénéficient ainsi de tarifs minorés. ■■■

■■■ et surtout la suppression progressive des compensations financières du coût des sillons de fret. Cette dernière mesure, prévue pour être mise en œuvre à partir de 2015, augmentera de 17 % le coût global de production des entreprises ferroviaires. Ce désengagement mettra en péril l'existence même du fret ferroviaire, dont le véritable concurrent est plus que jamais le transport routier.

L'élaboration d'un cadre social compétitif. En prévoyant qu'un décret socle puis une convention collective nationale s'appliqueront, tant au groupe public qu'aux entreprises ferroviaires privées, la loi du 4 août 2014 rendra caducs les accords de branche conclus en 2008. Ces derniers ont pourtant fait leurs preuves, en permettant d'abord d'assurer la sécurité ferroviaire sous la supervision de l'EPSF. Les partenaires sociaux devront préserver la compétitivité du rail dans le jeu de la concurrence intermodale. Ceci nécessitera, en particulier, de veiller à la flexibilité des entreprises ferroviaires dans l'organisation du travail.

« *Entreprendre, créer, prendre des risques, c'est cette démarche positive que je vais encourager, elle fait du bien à notre pays. Nous agirons pour encourager les entreprises à améliorer le fonctionnement du marché du travail, simplifier les procédures.* » C'est dans cette perspective, tracée par le Premier ministre lors de sa première déclaration de politique générale, que s'inscrit l'action de l'AFRA. C'est dans cette logique que l'association demande au gouvernement de prendre, le plus rapidement possible, les dispositions qui permettront aux acteurs économiques d'investir dans le ferroviaire, de créer de l'emploi en France, de gagner de nouvelles parts de marché sur la route.

Alain Thauvette

■■■ À l'inverse, le tarif d'accès aux sillons ferroviaires a augmenté, en Europe, en raison des coûts de modernisation du réseau. Parallèlement, le prix de l'électricité était en hausse pour le rail tandis que celui du diesel diminuait. La modernisation du matériel roulant (locomotives et wagons) a pesé sur les coûts opérationnels alors que, dans le même temps, les transporteurs routiers internationaux connaissaient une baisse de leurs coûts.

Quatrième et dernier facteur : le manque d'attractivité du rail pour les investisseurs privés. La libéralisation du secteur ferroviaire s'est certes traduite par l'entrée sur le marché d'opérateurs privés. Mais en s'engageant dans le ferroviaire, ils ont dû consentir à une augmentation des charges et des coûts fixes — et donc à une réduction des marges dans un secteur où elles sont déjà limitées.

© RFF

Le développement du transport de marchandises sur rail est encore freiné.

> *« LE TARIF D'ACCÈS AUX SILLONS FERROVIAIRES, EN EUROPE, A AUGMENTÉ EN RAISON DES COÛTS DE MODERNISATION DU RÉSEAU. »*

Vers une Europe à deux vitesses

Cette évolution globalement négative ne doit cependant pas cacher qu'il existe une Europe à deux vitesses. D'un côté, une Europe centrale (Scandinavie, Pays-Bas, Belgique, Allemagne, Suisse, Italie) où la part modale s'est maintenue autour de 17 % entre 2000 et 2012 et où le fret a connu une croissance annuelle moyenne de 1 %. De l'autre, une Europe orientale et une Europe occidentale (Royaume-Uni, Irlande, France, Espagne, Portugal) où la part modale a reculé (de 40 à 28 % en Europe orientale et de 13 à 8 % en Europe occidentale) et le fret ferroviaire décliné, à raison de 1 % par an à l'Est du continent et de 3 % à l'Ouest. Seule exception à cette situation contrastée : le Royaume-Uni, qui a bénéficié d'un processus de libéralisation à la fois précoce et de grande ampleur.

Pourtant, selon les experts du secteur, la croissance potentielle du trafic ferroviaire européen de marchandises devrait atteindre en moyenne 1,3 % par an sur la période 2015 à 2020, grâce en particulier à une croissance soutenue (3 à 4 % l'an) du transport combiné, lui-même dynamisé par une accélération du transport maritime international. Mais pour être atteinte, cette croissance potentielle implique que soient remplies plusieurs conditions et mises en œuvre des stratégies appropriées.

Quel « challenge » pour les opérateurs ferroviaires ?

Il appartient aux opérateurs de fret ferroviaire d'améliorer leur compétitivité en agissant sur trois grands leviers.

La productivité. Son amélioration passe par : des investissements innovants dans le matériel roulant — pour diminuer notamment la consommation énergétique ; la mise en place de trains plus longs et plus lourds ; l'affectation plus rationnelle de personnels dont la formation doit assurer une plus grande polyvalence ; la mise en place de normes modernes d'organisation permettant, entre autres, une plus grande flexibilité du temps de travail.

La qualité du service. Cette productivité suppose le maintien d'un réseau efficace de wagons isolés seul en mesure d'offrir, par sa souplesse, une vraie alternative au transport routier. En s'appuyant sur l'accélération de la mise en place des grands corridors ferroviaires européens (TEN-T), les gestionnaires de réseau doivent offrir des conditions de réservations attractives et fiables et se coordonner davantage pour réduire les goulots d'étranglement.

La ponctualité du transport combiné est cruciale et des priorités sont à établir clairement afin de répondre aux besoins spécifiques des chargeurs. Pour favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande et

simplifier l'ensemble des processus, les technologies de l'information doivent être pleinement exploitées.

> *« L'AMÉLIORATION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE EST NÉCESSAIRE POUR ATTIRER DAVANTAGE LES INVESTISSEMENTS PRIVÉS. »*

L'innovation. Elle passe par le développement de nouveaux produits et services. Face aux médiocres perspectives de croissance des industries traditionnelles, les transporteurs doivent répondre aux besoins de nouveaux secteurs d'activité, ce qui suppose d'adapter les matériels — comme les wagons réfrigérés — et faire en sorte que ces nouveaux clients soient connectés au réseau.

Une meilleure coopération avec les pôles d'aménagement des territoires et l'aide des commissionnaires routiers permettraient de mieux identifier les marchandises pouvant être transportées par le rail. En fait, le transporteur ferroviaire doit être à même d'offrir au client un service logistique complet (dépôts, centres de dispatching, interface avec les douanes…).

Le rôle éminent du politique

Sur le plan industriel, les pouvoirs publics doivent soutenir **la modernisation de l'infrastructure**. Il est stratégique, au niveau national comme européen, que les investissements dans les transports cessent de désavantager le rail par rapport à la route. Une hausse du budget communautaire consacré aux grands réseaux du rail européens devra être ciblée sur le décongestionnement des nœuds ferroviaires et sur le développement de l'interopérabilité. Les gouvernements auront soin de promouvoir l'investissement dans le réseau capillaire afin que le choix modal du rail devienne une option réaliste pour les entreprises moyennes implantées loin des grandes plateformes ferroviaires.

Sur le plan économique, tout doit être fait pour **renforcer la compétitivité** du rail. Il appartient notamment aux pouvoirs publics de veiller à diminuer les coûts de l'énergie, d'encourager les gestionnaires d'infrastructures à mieux maîtriser leurs coûts, de soutenir le reconditionnement des matériels roulants afin d'améliorer leur performance sonore et leur interopérabilité, de réduire les charges qui pèsent sur le rail.

En dernier lieu, **l'amélioration du cadre réglementaire** est nécessaire pour attirer davantage les investissements privés. Le IVe paquet ferroviaire européen prévoit la montée en puissance de l'Agence ferroviaire européenne (ERA), dont on attend une harmonisation des règles techniques, une accélération des procédures d'autorisation, des processus de décision plus prévisibles et un règlement transparent des différends. Ces avancées auront un impact fort en matière de réduction des coûts.

L'ERA, tout comme la Commission européenne, sont appelées par les acteurs du ferroviaire à promouvoir la standardisation des matériels.

France : Les nouveaux opérateurs enrayent la baisse du trafic

L'évolution du fret ferroviaire en France depuis dix ans contraste spectaculairement avec la tendance observée sur la plupart des marchés d'Europe occidentale. Selon Eurostat, le déclin du trafic en t.km, entre 2003 et 2013, atteint 32 % dans l'Hexagone alors qu'il reste étale en Italie (- 0,5 %), progresse au Royaume-Uni (+ 15 %) et s'accroît significativement en Allemagne (+ 40 %).

S'appuyant sur l'analyse développée en 2013 par le rapport du sénateur Roland Ries, plusieurs acteurs du rail ont cru pouvoir en conclure que l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire français en 2006 n'avait pas eu l'effet de dynamisation escompté — les plus critiques allant même jusqu'à affirmer que la concurrence en avait accentué le déclin.

Ces thèses ont été infirmées par plusieurs travaux, parmi lesquels ceux du professeur Yves Crozet, du Laboratoire d'économie des transports (LET). Celui-ci constate que le fret ferroviaire français avait déjà vu son activité décliner de 30 % entre 2000 et 2005 et que l'arrivée des nouveaux entrants a permis de limiter ce déclin.

© Colas Rail

Les entreprises privées assurent aujourd'hui plus d'un quart de l'activité de fret.

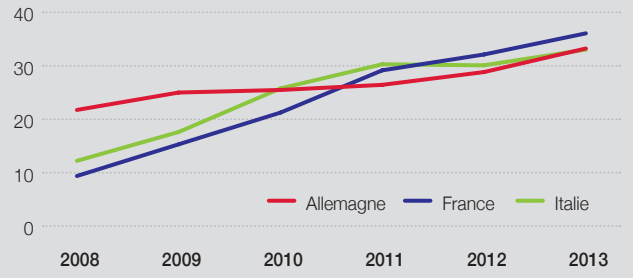
L'activité pénalisée par l'état de l'infrastructure et par le prix de sillons

Le rapport sur l'évolution du fret terrestre à horizon dix ans du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (2010) rappelle que « *les chargeurs se déterminent sur les exigences de leur chaîne logistique* ». Or la qualité de service que les entreprises ferroviaires sont capables de garantir dépend largement de celle des prestations qu'elles incorporent à leur production de transport. **(suite page 6)** ■■■

Le fret ferroviaire en chiffres

Les entreprises privées de fret ferroviaire gagnent du terrain en Europe

Évolution des parts de marché des entreprises privées dans le fret ferroviaire allemand, français et italien *(en tonnes-kilomètre)*

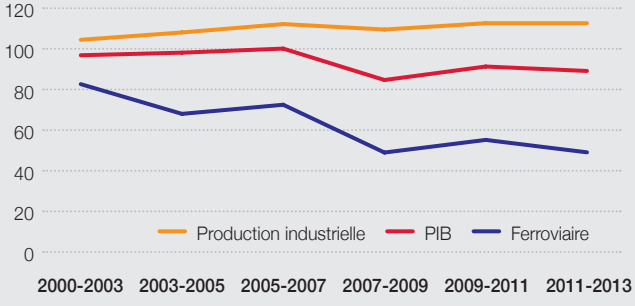


Sources : DB, Service de l'observation et des statistiques, Eurostat

La part de marché des entreprises ferroviaires privées dans l'activité de fret ferroviaire en Europe s'est spectaculairement accrue entre 2008 et 2013. **En Allemagne, elle est passée de 21 à 33 %, en Italie de 12 à 33 % et en France de 9 à 36 %.** Ce dernier chiffre comprend les filiales privées de l'opérateur historique (9,5 %) et les nouveaux entrants membres de l'AFRA (26,5 %).

Le fret ferroviaire déconnecté des fondamentaux économiques de la France

Évolutions comparées du PIB, de la production industrielle et de l'activité de fret ferroviaire *(année 2000 - indice base 100)*

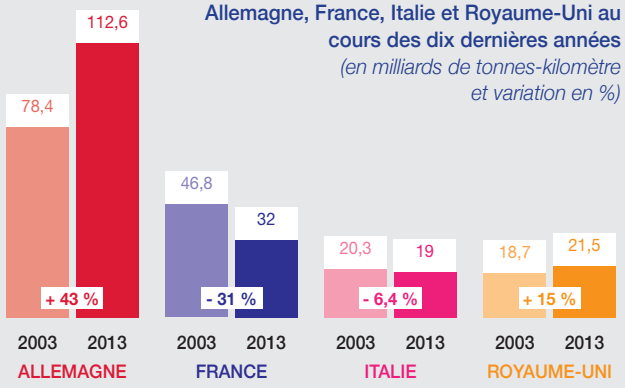


Source : Eurostat

L'évolution du trafic de fret ferroviaire en France est aujourd'hui décorrélée de l'évolution économique globale. Entre 2000 et 2011, le PIB a progressé de 14 %, la production industrielle a diminué de 8 %, **mais le trafic ferroviaire a chuté de 40 %**. Ainsi, le transport routier a conquis des parts de marché sur le rail (+ 26 %), du fait de sa compétitivité croissante.

La France décroche en matière de fret ferroviaire

Évolutions du trafic de fret ferroviaire en Allemagne, France, Italie et Royaume-Uni au cours des dix dernières années *(en milliards de tonnes-kilomètre et variation en %)*

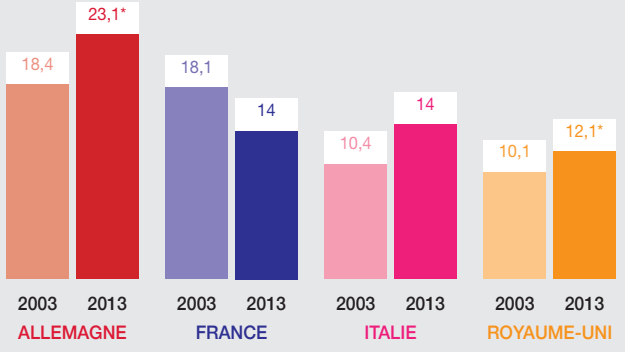


Source : Eurostat

En dix ans, **le trafic de fret (en t.km) s'est effondré de 31 % en France** alors qu'il progressait de 43 % en Allemagne. Le trafic français, après avoir approché les 60 % du trafic allemand, n'en représente plus que 28 %. Au cours de la même période, le trafic s'est accru de 15 % au Royaume-Uni et n'a diminué que de 6 % en Italie.

La part modale du rail progresse en Europe mais décline en France

Évolutions de la part modale du fret ferroviaire en Allemagne, France, Italie et Royaume-Uni au cours des dix dernières années *(en % de tonnes-kilomètre)*



** chiffres 2012*

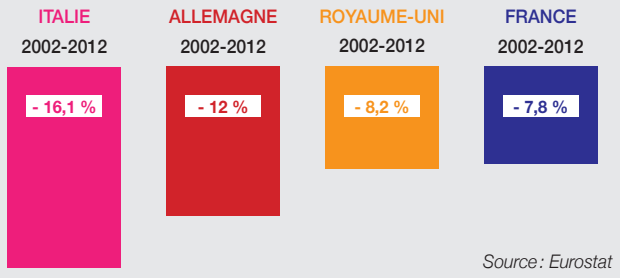
Source : Eurostat

Alors qu'elle progresse partout ailleurs, **la part modale du rail** dans le transport terrestre de marchandises (en ne tenant compte que du trafic routier sous pavillon national) **a reculé de 23 %** en France (de

18,1 à 14 %). À noter que, si l'on prend en compte le trafic routier international, la part modale du fret ferroviaire en France tombe à 9,7 %.

Le transport terrestre en France réduit, moins qu'ailleurs, ses émissions de GES

Évolutions des émissions de GES en Allemagne, France, Italie et Royaume-Uni au cours des dix dernières années *(variation en %)*



Source : Eurostat

Les activités de transport émettent moins de gaz à effet de serre qu'au début du siècle. Mais la réduction des émissions en France est bien moindre qu'en Italie ou en Allemagne. Ce résultat décevant est notamment imputable à la faible part modale d'un transport ferroviaire de marchandises qui **reste un des tout premiers leviers** de réduction des émissions de GES.

La production de transport est de plus en plus soutenue par la route

Évolutions de la production de transport comparée à celle des branches utilisatrices de transport entre 2008 et 2013 *(valeur)*

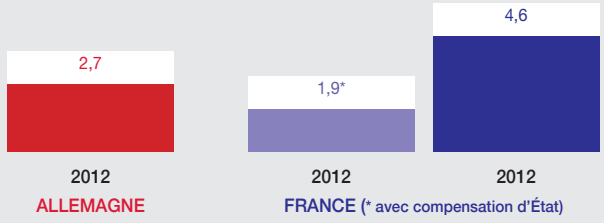
PRODUCTION DE TRANSPORT	- 0,5 %
BRANCHES UTILISATRICES DE TRANSPORT	- 1,3 %
Agriculture	- 0,2 %
Secteur manufacturier	- 1,7 %
Construction	- 2,0 %
Commerce	- 0,3 %

Source : Comptes des transports 2013 – Soes 2014

Entre 2008 et 2013, la production de transport (tous modes confondus) a moins baissé que celle des branches utilisatrices de transport (- 0,5 % contre - 1,3 %). L'activité de fret ferroviaire a été notamment **impactée par la forte baisse de la production** dans les secteurs de la cokéfaction et du raffinage, traditionnellement utilisateurs du rail. Cette baisse a toutefois été compensée par l'accroissement de la production de transport routier.

Rompre avec la confusion sur le prix réel du sillon

Prix moyens du sillon en Allemagne et en France *(€ par train/km)*



Source : Independant Regulator's Group Rail 2013

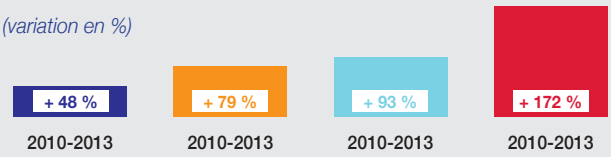
En 2012, le tarif moyen d'accès aux infrastructures ferroviaires **en Allemagne restait inférieur à celui de la France : 2,70 € par train/km fret contre 1,90 € avec subvention** de l'État et 4,60 € hors subvention. La compensation d'État devrait progressivement diminuer à partir de 2016, en contrepartie de l'amélioration de la qualité des sillons. L'AFRA demande la mise en place d'indicateurs de qualité de sillon afin d'apprécier l'évolution de la performance du gestionnaire d'infrastructure et rappelle que l'évolution des prix doit rester soutenable par rapport « *à la situation du marché des transports* » (L2111-25, Code des transports).

La montée en puissance des nouveaux opérateurs de fret ferroviaire en France

Évolutions 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	479
Salariés	1 154	1 942	2 230
Locomotives	220	308	325
Gt.km	4,8	7,4	8,6

(variation en %)



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

La montée en puissance des nouveaux opérateurs indépendants de fret ferroviaire en trois ans est impressionnante. Les écarts de progression entre le parc de locomotives, les volumes transportés, les effectifs et le chiffre d'affaires démontrent **l'effort de productivité** qu'ont réalisé les nouveaux entrants pour rester dans le jeu de la concurrence intermodale.

■■■ (suite de la page 3) L'état des lieux du fret ferroviaire en Europe réalisé par Bain & Compagnie en 2012 juge ici que l'activité en France est « *particulièrement pénalisée par l'infrastructure* », du fait :

• d'un réseau en étoile comptant de nombreux points de congestion ;
• d'une gestion des sillons pénalisée par la « priorité voyageurs », la rigidité des réservations et la multiplication des sillons précaires ;
• du rattrapage de décennies de sous-investissement par des chantiers dont l'impact sur la circulation est allé croissant jusqu'en 2011.

Le facteur « prix » pénalise aussi cette compétitivité du rail déjà mise à mal par la qualité du service fourni aux opérateurs. L'explosion des coûts de sillons (+ 18 % en moyenne annuelle entre 2003 et 2008 puis + 4 % par an entre 2008 et 2011) a fortement nui à cette compétitivité et a fait perdre au rail des parts de marché face à la route.

Une sous-estimation des externalités positives du fret

En dépit de cette politique tarifaire, le gestionnaire de réseau RFF a vu ses revenus tirés du fret s'effondrer (selon RFF, ils ont été divisés par trois depuis 2009, passant de 1 milliard à 365 millions d'euros). Ce manque à gagner — conjugué à un niveau d'endettement record — conduit aujourd'hui le gestionnaire d'infrastructure à remettre en cause la maintenance des lignes les moins rentables, au premier rang desquelles les quelque 4 200 km du réseau capillaire — dont 1 500 km doivent impérativement être rénovés (source AFRA).

Mais l'appréciation de la rentabilité intrinsèque de ces infrastructures néglige leurs externalités positives :

• on estime, en moyenne, qu'1 t.km sur le réseau capillaire génère 20 t.km sur le réseau principal et que le trafic induit par ces infrastructures dépasse 15 % du trafic total (source AFRA) ;
• le réseau capillaire connecte au réseau principal des activités économiques liées aux territoires : céréales, carrières, bois, eaux de source… Aujourd'hui, par exemple, le fabricant de bière américain O-I (Owens-Illinois) remplit quotidiennement un à deux trains de bouteilles en verre dont la production est assurée par sa verrerie de Gironcourt. La rénovation de la ligne entre Gironcourt et Neufchâteau est capitale pour l'économie locale. C'est donc un sujet sensible pour les collectivités comme pour les chargeurs. Les pouvoirs publics doivent se donner les moyens d'atteindre leurs objectifs de report modal.

Un système pourtant performant

Les facteurs critiques s'accumulent. L'AFRA s'inquiète notamment de la multiplication des contraintes financières : absence de solution sur les 44 milliards de dette du système ferroviaire ; baisse de 61 % en cinq ans des subventions aux opérations de réseau (source RFF) ; suppression annoncée des compensations financières du coût des sillons de fret ; remise en cause des « aides au coup de pince » bénéficiant au transport combiné ; risque de baisse de la compétitivité des entreprises ferroviaire du fait d'une nouvelle organisation du travail.

Ce même système démontre pourtant son aptitude à la performance dans au moins trois domaines (source SOeS) :

• un transport combiné par conteneurs (+ 4,5 % en 2013) qui a déjà sensiblement dépassé ses niveaux de 2008 ;
• un transport international (+ 14,4 % en 2013) qui enregistre une progression à deux chiffres depuis la fin de la crise de 2008 ;
• un transport par les entreprises ferroviaires privées (+ 16,2 % en 2013) qui représente aujourd'hui plus d'un quart du marché.

Il revient aujourd'hui à « l'État stratège » de tirer les leçons de ces réussites. De s'inspirer aussi des pays qui ont, non seulement préservé leur système ferroviaire, mais aussi développé — malgré la baisse de la production industrielle — la part modale du rail dans le transport terrestre de marchandises.

Allemagne : Vingt ans de croissance depuis l'ouverture du marché

L'évolution du fret ferroviaire, depuis la réforme ferroviaire initiée il y a 20 ans en Allemagne et l'ouverture complète du marché qu'elle a amenée, peuvent être considérées comme satisfaisantes. Non seulement le trafic s'est accru de 40 % en dix ans, mais la part modale du rail dans le transport de marchandises est passée de 18,4 à 23,1 % alors même qu'elle stagnait en moyenne dans l'UE.

Ce succès, qui s'appuie sur la puissance industrielle du pays et l'avantage stratégique d'un réseau ferré très dense, ne doit pas masquer des évolutions contrastées. Entre, d'une part la tendance au déclin du fret

© DB

Une forte hausse du transport combiné, liée à celle du transport de containers.

classique (produits énergétiques et chimiques, minerais, métaux, équipements de transport) qui a atteint 5 % entre 2008 et 2013 ; et, d'autre part la forte progression du transport combiné (près de 15 % entre 2005 et 2012), à rapprocher de celle des containers (+ 33 %).

Essor du transport combiné

C'est précisément sur le transport combiné, faisant appel à des trains entiers, que les nouveaux opérateurs de fret — on en recense près de 300 — ont réalisé leur plus forte percée. Entre 2007 et 2013, leur part de marché est passée de 19,7 à 33,2 %. Les principaux concurrents de DB Schenker Rail, filiale de la Deutsche Bahn, sont des filiales d'opérateurs historiques étrangers : Captrain (SNCF Geodis : 4,9 % de parts de marché en 2012), TX Logistik (Trenitalia : 3,5 %), SBB Cargo (Chemins de fer suisses : 3,2 %). L'opérateur allemand Rhein Cargo dépasse également les 3 % de parts de marché. DB Schenker Rail reste toutefois le premier opérateur en Allemagne (67 % du marché en 2013) en même temps que le premier groupe intégré sur le marché européen du fret. La souplesse de son offre lui permet d'apporter une vraie alternative au transport routier.

Relance du wagon isolé

DB Schenker Rail est aujourd'hui l'un des rares opérateurs allemands à proposer le service « wagon isolé » aux acteurs de l'industrie traditionnelle. À partir de 2012, il a mis en œuvre la stratégie « Netzwerkbahn » afin de le relancer. Cette stratégie s'appuie sur un système informatisé de réservation précoce permettant d'agréger les wagons isolés, en écho au réseau international XRail, alliance de sept opérateurs de fret européens lancée en 2010 et opérant dans dix pays. Sa mise en œuvre n'a été possible que grâce à une étroite concertation. Les salariés de l'entreprise et les clients y ont été associés, de la conception à la mise en place, en passant par une phase de test.

Tous les acteurs du fret ferroviaire allemand sont toutefois confrontés à la montée des coûts de l'énergie. Ainsi que le soulignait récemment Alexander Hedderich, président de DB Schenker Rail, « *l'abandon du nucléaire et le choix des énergies renouvelables ont un impact financier direct sur le secteur. Le prix de l'électricité connaît ainsi une progression à deux chiffres* ». Une forte contrainte de coûts à laquelle s'ajoute la législation antibruit et qui nécessite un renouvellement des matériels roulants.

Dans ce contexte, l'impérative modernisation du réseau ne pourra se réaliser sans un accroissement de l'investissement public dans les infrastructures.

Royaume-Uni : Une concurrence efficace

© GBR

L'essentiel du fret se réalise par trains entiers.

Le niveau d'activité de fret ferroviaire au Royaume-Uni est en progression, avec un trafic passé en dix ans (2003-2013) de 18,9 à 21,5 milliards de t.km (+ 14 %) grâce à la hausse du transport de charbon (un tiers du total) et du transport combiné (28 % du total, essentiellement via les ports). La part modale du rail, bien que faible, progresse entre 2003 et 2012 (10,1 % à 12,1 %).

Le fret reste, ici, une activité essentiellement domestique — seul 6 % du transport de marchandises emprunte le tunnel sous la Manche. Et, par contraste avec le continent, l'essentiel (95 %) du fret se réalise par trains entiers.

Un marché sans opérateur historique

Avec la privatisation de British Rail (BR), au milieu des années 1990, il n'y a plus d'opérateur ferroviaire historique. Les deux compagnies phares du marché ne sont toutefois pas considérées comme de nouveaux entrants. EWS, devenue en 2009 DB Schenker Rail (DBSR UK) après son rachat en 2007 par la Deutsche Bahn, a été formée par la réunion de cinq des anciennes branches fret de BR. Quant à Freightliner, elle est issue de la privatisation de son ancienne branche de transport combiné. En 2012, DBSR UK détenait 49 % de parts de marché et Freightliner 37 %.

Les autres acteurs majeurs sont GB Railfreight (créée en 1999 et rachetée en 2010 par Europorte, filiale d'Eurotunnel) avec 8 % ; Direct Rail Services (créée en 1996) avec 2,8 % ; Colas-Rail UK (filiale du groupe Bouygues) et Devon & Cornwall Railways (DCR, filiale de l'américain Iowa Pacific créée en 2011).

La concurrence est intense. Le poids du leader du marché a reculé de 13 points en dix ans (47 % en 2013). Certains petits segments ne sont occupés que par un seul opérateur : DBSR UK sur le wagon isolé, Direct Rail Services sur le transport combiné intérieur. En revanche, les trois opérateurs principaux s'affrontent sur le transport intermodal dans les zones portuaires.

Une efficacité globale du secteur en progression

En outre, l'efficacité globale de l'industrie du fret ferroviaire s'améliore. Le nombre de personnels par train/km a diminué de 35 % entre 1999 et 2009. Entre 1996 ■■■

■■■ et 2010, le volume de marchandises transportées progressait de 60 % alors même que la flotte de locomotives était divisée par deux et celle de wagons par trois. Entre 2003 et 2013, le volume moyen de fret par train a été pratiquement multiplié par deux.

Ces performances ont permis aux opérateurs nationaux d'afficher d'excellents taux de profitabilité. Selon les chiffres les plus récents publiés par le régulateur ORR pour 2011/2012, la profitabilité moyenne des quatre premiers opérateurs atteint 7,4 %.

La supervision exercée par l'Office de régulation du rail (ORR) a eu un effet positif sur la concurrence. En matière de tarification de l'accès au réseau, ORR vérifie que les redevances appliquées par le gestionnaire du réseau (Network Rail) sont adaptées à chaque type de locomotive, de wagon, de marchandise transportée.

Des facteurs tels que l'encombrement du trafic, l'impact sur l'infrastructure ou encore les conséquences environnementales sont également pris en compte. Il s'agit, en somme, d'adapter les coûts fixes au niveau acceptable par le marché. Cette flexibilité est, bien sûr, à la charge de Network Rail, dont 35 % des revenus sont assurés par les pouvoirs publics.

En revanche, les subventions sont marginales en matière de financement des opérateurs ferroviaires. Ainsi, les 17 millions de livres de fonds publics engagés en 2012 et 2013 visaient seulement à compenser le surcoût supporté par les opérateurs ferroviaires par rapport au secteur routier.

Italie :
Les avantages accordés à la route font stagner le fret

© Trenitalia

Un marché ouvert à la concurrence qui a vu s'implanter 25 opérateurs actifs.

En 2013, le trafic de fret ferroviaire en Italie représentait 19 milliards de t.km. Le secteur a connu, depuis dix ans, une évolution en dents de scie : croissance de 25 % au cours de la période 2003 et 2007, effondrement avec la crise économique (- 5,7 % en 2008 et - 25 % en 2009), reprise de 14 % entre 2010 et 2012. L'impact de la crise de 2008-2009 s'explique par l'importance du trafic à l'international, qui représente 50 % du trafic global contre 36 % en France et 29 % en Allemagne.

L'importance du transport combiné

Autre caractéristique du marché italien : l'importance du transport combiné (50 % du trafic), dans lequel le trafic des conteneurs est dominant (80 %). En 2013, la part modale rail dans le transport de marchandises (14 %) est au-dessous de la moyenne européenne. En dix ans, elle a néanmoins progressé de 10,4 % à 14 %.

FSI se restructure

La libéralisation du transport ferroviaire intervenue en 2003 s'est traduite par l'entrée sur le marché de pas moins de 25 opérateurs actifs. Certains sont des filiales d'opérateurs historiques étrangers — Nord Cargo (DB Schenker Rail Italia), Captrain (SNCF), SBB Cargo Italia (le suisse SBB), Rail Cargo Austria — au demeurant très focalisés sur les principaux axes ferroviaires. Le marché est dominé par Trenitalia Cargo, filiale de l'opérateur historique Ferrovie dello Stato Italiane (FSI), qui en détient encore près de 70 %. Cette filiale a engagé une profonde restructuration et mis en œuvre une amélioration de la productivité en privilégiant quelques plateformes majeures de logistique propices au développement du transport combiné. Le wagon isolé a été progressivement délaissé, du fait de la disparition de nombreuses gares de triage, au profit des trains entiers — plus rentables et plus rapides. La restructuration s'inscrit dans le cadre de la privatisation partielle du groupe FSI, dont 49 % des parts seront mises sur le marché en 2015.

Mais il reste beaucoup à faire pour améliorer la position et la profitabilité du fret. Celui-ci est handicapé par l'extrême concentration de l'activité industrielle dans le nord du pays, par une insuffisante accessibilité aux zones portuaires — via des quartiers historiques difficilement aménageables — et surtout par une politique publique favorisant le transport routier. Celui-ci bénéficie d'un fort soutien public, qui peut être évalué à 2 milliards d'euros en 2013 (400 millions de contribution directe et 1,6 milliard de réduction du prix du carburant).

Comme dans les autres pays européens, le transport routier profite de la déréglementation poussée des normes sociales et des conditions de travail.

AFRA
association française du rail

Créée en 2009, l'Association française du rail regroupe tous les acteurs économiques qui considèrent que le secteur ferroviaire français ne pourra se développer que dans un cadre concurrentiel ouvert et régulé.

Association Française du Rail : 64 rue Caumartin – 75009 Paris – Tél. : 01 45 26 28 27

Les rencontres de l'AFRA. Éditeur : AFRA. Directeur de publication : Jacques Malécot – Réalisation : Agence Lexies – Toulouse – Imprimerie : AliaSprint.