

CONFERENCE MINISTERIELLE POUR LA RELANCE DU FRET FERROVAIRE : DES AVANCEES MAIS LES INQUIETUDES DEMEURENT

Suite à la conférence ministérielle pour la relance du fret ferroviaire qui s'est tenue le 6 octobre, l'Association française du rail (AFRA) se félicite des annonces faites par Alain Vidalies, Ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche pour donner une nouvelle impulsion au transport ferroviaire de marchandises.

Le Gouvernement poursuit son engagement pour le fret ferroviaire à travers une contribution financière de l'Etat supplémentaire de 30 millions d'euros sur trois ans (2018 – 2020) pour renouveler le réseau capillaire, l'entrée en vigueur d'un nouveau référentiel adapté à la maintenance des petites lignes ou encore l'engagement par la France de démarches auprès de la Commission européenne pour obtenir l'autorisation d'accorder des aides publiques pour le financement des installations terminales embranchées appartenant à des entreprises privées.

L'Etat a également réitéré sa volonté d'améliorer la performance dans l'intermodalité en prolongeant l'aide à la pince pour le transport combiné avec le versement d'une aide supplémentaire de 10 millions d'euros en 2018 et en développant le réseau des autoroutes ferroviaires notamment par le lancement d'un appel à manifestation d'intérêt pour la création d'un nouveau service sur l'axe atlantique.

Néanmoins, les engagements annoncés par le Gouvernement ne sont pas suffisants sans une amélioration significative de la qualité de service de SNCF Réseau.

L'AFRA estime que la relance du fret ferroviaire ne sera réellement accomplie qu'après une amélioration significative de la qualité de service du gestionnaire d'infrastructure et la mise en œuvre d'une tarification du réseau supportable par le secteur. Or, le Ministre a rappelé sa volonté de rattraper en dix ans le coût d'usage de l'infrastructure, soit une hausse du prix du sillon de 4,6 % par an pour les entreprises de fret ferroviaire et le doublement du prix des voies de service.

L'AFRA rappelle qu'il est du devoir de l'Etat de veiller à la performance de SNCF Réseau. Les indicateurs qualité proposés par SNCF Réseau pour 2018 ne reflètent pas la qualité du service rendu aux entreprises ferroviaires. A titre d'exemple, les indicateurs sur la vitesse et la qualité de la réponse à la demande en termes de temps de parcours ne prennent en compte que la vitesse théorique d'un train estimé à 73km/h en moyenne alors que la vitesse réelle avoisine les 40km/h.

Aussi, l'Association estime-t-elle que l'objectif imposé à SNCF Réseau par l'Etat en septembre 2015 de lier la hausse des péages à l'amélioration de la qualité des sillons n'est pas respecté lorsque les indicateurs définis ne se basent pas sur l'exploitation réelle. Une issue doit être trouvée d'ici la fin de l'année entre le gestionnaire d'infrastructure et les opérateurs au risque d'entraver sérieusement la compétitivité du fret ferroviaire.

Enfin, dans le cadre de la révision en cours de la STI Bruit, la Commission européenne envisage d'imposer le retrofit du parc de wagons existants avec des semelles en matériel composite, à l'échéance 2022 pour les wagons internationaux et 2026 pour la totalité des wagons. D'importants investissements seront nécessaires pour équiper le parc existant estimé, pour la France à près de 100 000 wagons.

L'AFRA considère que le soutien annoncé de l'Etat de 20 millions d'euros pour aider à la réduction du bruit ferroviaire, auquel s'ajouteront 20 millions de financements européens, est insuffisant pour équiper l'intégralité du parc français. De plus, le gouvernement ne semble pas prendre la pleine mesure du calendrier irréaliste proposé par la Commission Européenne.

L'Etat doit continuer sa démarche pragmatique en concertation avec le secteur ferroviaire français au niveau européen pour répondre au double enjeu économique-environnemental.