
Sommaire

Préface	7
Introduction	11
Chapitre I	
État des lieux : le fret ferroviaire français n'est pas à la hauteur des enjeux	13
Un constat alarmant	15
Des enjeux stratégiques	21
Nécessité de définir un scénario de ruptures	24
Chapitre II	
Élaborer une politique du fret ferroviaire opérationnelle à court et moyen termes	27
Arrêter une nouvelle stratégie et organisation de la SNCF et de son groupe	30
Réorganiser le secteur ferroviaire français	34
Développer une complémentarité rail route	39
Aborder de front les questions d'infrastructure	43
Mobiliser de nouveaux moyens de financement nationaux et européens	48
Chapitre III	
Mobiliser tous les partenaires	51
L'Europe	53
L'État	54
Les collectivités locales	56
Les entreprises ferroviaires RFF	56
Les chargeurs	57
Conclusion	59

Annexes	61
Annexe 1	
Liste des personnes auditionnées	63
Annexe 2	
Liste des contributions reçues	67
Annexe 3	
Synthèses de certaines contributions	69
État des lieux de la situation du fret ferroviaire de dix pays européens. Synthèse de l'enquête réalisée par la DREE	69
Le point de vue régional	76
Synthèse de la résolution sur le fret ferroviaire du Conseil économique et social (février 2003). Rapporteur Jacques Chauvineau	78
Synthèse de la plate-forme du GART sur le fret ferroviaire. Janvier 2003.	80
Annexe 4 :	
Données sur le fret ferroviaire en France et en Europe	83
France : données chiffrées (2001)	83
Pays européens voisins : données chiffrées	86
Fiches signalétiques des principales entreprises ferroviaires européennes. Extrait de Crescendo (septembre 2002) SNCF	92
Annexe 5	
Définitions	103
Glossaire	103
Liste des abréviations	109

Le Premier ministre

Paris, le 1^{er} septembre 2002

Le renforcement du fret ferroviaire est un objectif important de la politique des transports du Gouvernement.

L'ouverture à la concurrence européenne, le 15 mars 2003, doit nous inciter encore davantage à relever le défi du fret ferroviaire, tant sur le plan du développement économique de notre pays, que sur le plan de la protection de notre environnement et de l'aménagement de nos territoires. Pour maintenir, voir gagner des parts de marché, le transport ferroviaire doit améliorer sa qualité de service et sa productivité.

Je souhaite donc vous confier, conjointement avec M. François Gerbaud, sénateur de l'Indre, une mission qui devra vous conduire à analyser la stratégie du développement du fret ferroviaire, à dresser une synthèse des attentes des clients du fret, à définir la qualité de service, à évaluer l'organisation et les outils de production de la SNCF et à apprécier les capacités d'infrastructure. Vous formulerez en outre des propositions quant aux moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs ainsi définis.

L'attache des collectivités locales, des organisations syndicales et des associations représentatives pourra utilement être prise, afin d'éclairer vos propositions.

Vous pourrez faire appel aux services du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement du Tourisme et de la Mer et du ministère de l'Écologie et du Développement durable. Vous pourrez également faire appel aux services des départements ministériels concernés par votre mission.

Vous voudrez bien me remettre votre rapport avant le 1^{er} février 2003. Il devra être précédé de la remise d'une note intermédiaire au 31 octobre 2002.

Vous accomplirez cette mission dans le cadre des dispositions de l'article LO. 297 du Code électoral, auprès du ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement du Tourisme et de la Mer et du secrétaire d'État au Transports et à la Mer. Un décret en ce sens sera très prochainement publié au Journal officiel.

En vous remerciant d'avoir accepté cette mission, je vous prie de croire, Monsieur le sénateur, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Immédiatement à toi



Jean-Pierre RAFFARIN

Préface

Supportable ? Le déferlement, sans cesse croissant, des camions dans nos vallées vosgiennes, alpines, pyrénéennes et du Massif central, sur nos routes, dans la traversée de nos villages, dans nos agglomérations. Supportable et pour combien de temps ? Déjà les routes et les cols sont régulièrement bloqués. L'exaspération est à son comble.

Admissibles ? Ces accidents spectaculaires à l'ampleur et aux conséquences catastrophiques dans nos tunnels et sur nos routes.

Admissibles ? Ces caravanes de camions qui traversent notre pays de part en part, engorgeant et saturant tout notre réseau routier pour éviter les péages et ralentissent sans vergogne la circulation en se doublant pendant de longues minutes sans respecter l'intervalle entre véhicule.

Admissible ? Cette pollution atmosphérique et ses conséquences sur la santé.

Admissible ? Pour l'instant, peut-être mais pour combien de temps encore et à quel prix ?

Alors que c'est la nation tout entière qui subit et qu'il n'y a jamais eu de débat national sur ces questions vitales.

Compréhensible ? Cette carence des pouvoirs publics européens et nationaux, cet aveuglement, cette incapacité à décider face aux causes et conséquences de cet état de fait alarmant.

Combien faudra-t-il encore de morts et de souffrances ? Combien faudra-t-il encore d'alertes à la pollution, combien faudra-t-il encore de nuisances de toutes sortes pour que des mesures draconiennes soient prises afin de réglementer équitablement chaque mode de transport et de réguler la concurrence entre eux, d'imposer sur certaines traversées, pour certaines marchandises un mode de transport déterminé.

Comment atteindre les objectifs de Kyoto sans renouveau du chemin de fer ?

De projets prioritaires aux belles cartes en couleur, de « Livre vert » en « Livre blanc », l'Union européenne ne parvient pas à définir une véritable politique des transports et à dégager les moyens nécessaires pour atteindre d'ambitieux mais légitimes objectifs.

Ne faut-il pas par exemple, renoncer à une certaine orthodoxie communautaire en instituant une redevance d'usage des camions sur une zone, taxer par exemple les camions qui franchissent les Alpes, pour alimenter un fonds destiné au financement du Lyon-Turin ? Ce sont ces questions lourdes qu'il faut avoir le courage de poser publiquement.

Côté français, le transport se caractérise par l'existence de lobbies menaçants et paralysants pour les pouvoirs publics et de secteurs juxtaposés et cloisonnés, obstacles à toute évolution. Par exemple, sujet « tabou », faut-il faire en sorte que les conditions de la concurrence entre mode deviennent équitables par la prise en considération des coûts externes supportés par la collectivité en matière d'infrastructure, de sécurité, de nuisances de toutes sortes, pollution, effet de serre. Le prix des transports doit-il refléter la réalité de ces coûts ? La question doit être posée et traitée objectivement et sereinement.

Autre sujet tabou, la SNCF, pour se préparer à l'ouverture européenne complète, doit reconsidérer son organisation, ses modes de production, ses carrières, peut-être pour le fret s'interroger sur la nécessaire identification au sein de l'entreprise de cette activité. Et pourquoi pas sa filialisation, si celle-ci s'avère nécessaire, pour lui permettre d'être demain l'un des grands opérateurs européens. La question doit être abordée sans parti pris d'aucune sorte.

Plus généralement, faut-il « civiliser » le transport international de marchandises pour mettre fin « à la jungle » qui y règne comme le préconisait récemment un grand journal national ?

Est-il exact que dans le domaine du transport routier, on a assisté à un phénomène voisin de celui constaté dans le domaine maritime qui a conduit à un effondrement du coût du transport au point qu'il est devenu économiquement intéressant de délocaliser la production de nombreux biens vers des pays au faible coût de main-d'œuvre ?

Si le consommateur sort gagnant du point de vue de la baisse conséquente des prix de vente, les coûts collectifs sont extrêmement lourds et le citoyen est toujours perdant.

Pourquoi en est-on arrivé là ? Pour de multiples raisons.

Parce que trop souvent, les décideurs ne font pas preuve de vision et d'anticipation, le nez collé à la vitre, ils ne prennent en compte les dossiers qu'en fonction de l'ordre qu'impose l'urgence. Alors, ce sont les circonstances qui dictent les choix. Quand, le corps social tout entier est en jeu, qu'il s'agit en quelque sorte d'éduquer les gens, au besoin en introduisant une réforme contre leur gré, les inerties sont telles que le temps long est nécessaire, ce temps qui donne sens et cohérence aux mesures nécessaires à court terme.

Dégager un véritable projet de société, dans le domaine du transport, doit permettre une mobilisation positive de l'ensemble des acteurs et des partenaires. Faute de quoi, ces inerties et ces rigidités peuvent engendrer des réactions négatives violentes aux conséquences imprévisibles.

Oui, des ruptures salutaires engendrant les révolutions institutionnelles, administratives, organisationnelles, culturelles et techniques sont nécessaires.

Oui, passons du « il était une fois » à « un jour viendra », c'est le devoir de l'Europe et des États que de planifier, d'anticiper les échéances projetées et les évolutions prévisibles, c'est notre responsabilité collective et individuelle de concevoir, de manière prospective l'avenir qui se dessine.

Il est de notre responsabilité pour ne pas subir, de préparer l'avenir. Tels sont les enjeux de ce dossier.

« L'urgence tue petit à petit le futur »

Latri Laidl

Introduction

C'est, conscient de la nécessité de relever le défi du fret ferroviaire tant pour le développement économique de notre pays que pour la protection de notre environnement et de l'aménagement de nos territoires, que le Premier ministre, M. Jean-Pierre Raffarin, à la demande des ministres en charge des Transports, MM. Gilles de Robien et Dominique Bussereau, nous a confié la mission d'analyser la stratégie du développement du fret ferroviaire, de dresser une synthèse des attentes des clients du fret, de définir la qualité de service, d'évaluer l'organisation et les outils de production de la SNCF et d'apprécier les capacités d'infrastructures. Et à partir de là, de formuler des propositions quant aux moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs ainsi définis.

Pour mener à bien notre mission, nous avons, après avoir pris connaissance des nombreux rapports et études sur ce sujet, auditionné les représentants des pouvoirs publics européens et nationaux, des entreprises ferroviaires et de leurs clients, les organisations syndicales. Nous avons interrogé par écrit nos ambassades en Europe, les conseils régionaux, les comités économiques et sociaux régionaux et les préfetures de région.

Les pages qui suivent résultent de ces auditions et contributions. Elles constituent nos réflexions et propositions pour une relance réaliste et volontariste du fret ferroviaire.

Après un bref état des lieux alarmant, soulignant les enjeux stratégiques qui conduisent à la nécessité de définir un scénario de ruptures, nous formulons des propositions pour élaborer une véritable politique du fret ferroviaire opérationnelle à court et long terme. Il nous paraît nécessaire, tout à la fois, d'arrêter une nouvelle stratégie et organisation de la SNCF et de son groupe, de réorganiser le secteur ferroviaire français, de développer une complémentarité route-rail, d'aborder de front les questions d'infrastructure et de mobiliser de nouveaux moyens de financement nationaux et européens. Le succès de cette politique passe par une mobilisation de tous les partenaires : Europe, État, collectivités locales, entreprises ferroviaires, chargeurs.

État des lieux : le fret ferroviaire français n'est pas à la hauteur des enjeux

Depuis les années 70, le fret ferroviaire français et européen a reculé inexorablement. Pour les pays de l'Union européenne, le volume de marchandises transportées est passé progressivement de 29 % en 1970 à 14 % aujourd'hui. Ce déclin régulier est expliqué par de nombreux facteurs d'évolution qui semblent pour beaucoup d'entre eux irréversibles.

Paradoxalement, ces difficultés s'inscrivent dans un contexte de développement économique favorable aux échanges et alors même que le développement durable est devenu une préoccupation constante des citoyens.

Face à cette situation contrastée, après avoir dressé un rapide état des lieux, nous avons pris le parti de nous placer dans le cadre du scénario d'évolution du fret ferroviaire qui nous paraît le plus réaliste et résolument volontariste.

Faute de mettre en œuvre les réformes et actions préconisées, le scénario du déclin déjà largement amorcé deviendra irréversible avec toutes ses conséquences sur le plan économique, social et environnemental.

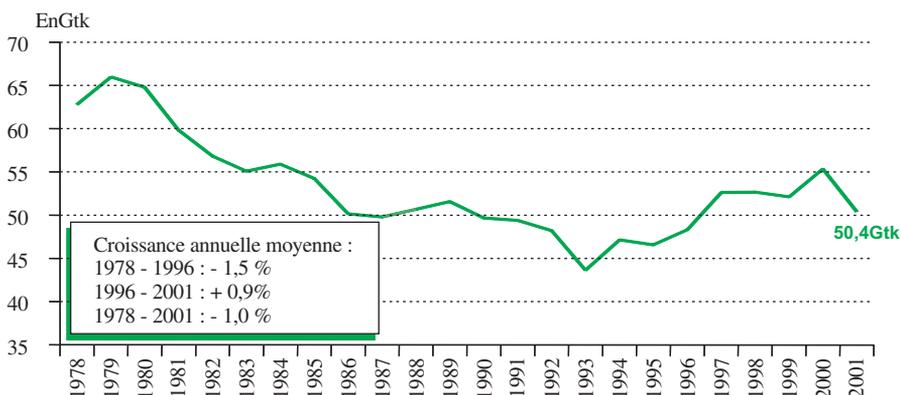
Un constat alarmant

Devant la gravité d'une telle situation, connue et reconnue, les pouvoirs publics, en dehors d'effets d'annonce, n'ont pratiquement pas pris jusqu'ici les mesures qui s'imposent. La SNCF a été livrée à elle-même et à ses « démons » intérieurs.

Un déclin progressif

Tant à l'échelle nationale qu'europpéenne, le fret ferroviaire ne parvient pas à stabiliser ses résultats, ni en termes de volume de trafics ni en termes de parts de marchés.

Évolution du trafic en France



Source : SNCF.

Évolution des parts de marchés en France en %

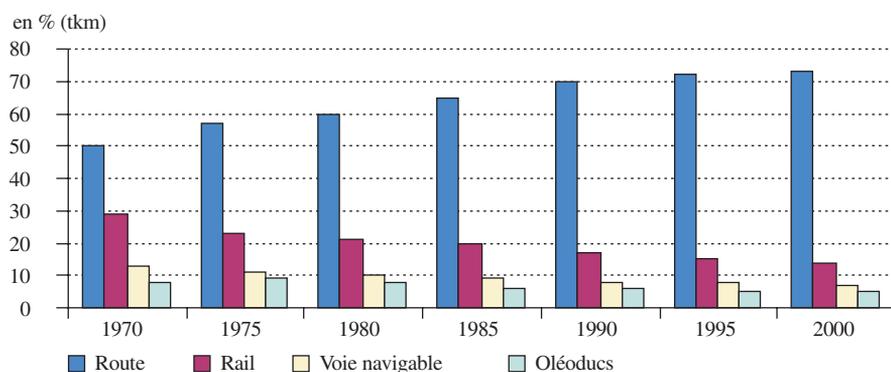
	1984	1990	1994	1997	2000
France	32,3	26,0	23,9	21,8	20,6

Source : SNCF.

Depuis 1974, le fret ferroviaire français, qui représentait alors 46 % du volume des marchandises transportées, a connu un déclin se traduisant à la fois par une forte baisse des trafics, une chute régulière des recettes et des parts de marché (quasiment un point par an). Le mode ferroviaire ne transporte plus aujourd'hui en France que 20 % de volume des marchandises, part supérieure cependant à celle enregistrée dans la majorité des autres pays européens.

Dans l'Europe de l'ouest, les tendances sont les mêmes en matière de baisse des trafics et de réduction des parts de marché (cf. annexe 3) :

Évolution du transport de marchandises par mode dans l'Union européenne



Source : CEMT.

Cette évolution est surtout frappante quand on la compare à la route :

	1985	2002
Fer	50 milliards de tonnes km	50 milliards de tonnes km
Route	125 milliards de tonnes km	250 milliards de tonnes km

Source : URF en France.

Si une amélioration est apparue dans le trafic français à partir de 1993, permettant de revenir en 2001 au niveau de 1990, soit 50,4 milliards de tonnes km, les résultats de 2002, avec un tonnage transporté égal à celui de l'année précédente, ne confirment pas cette embellie et, ce qui est plus grave, les clients du fret jugent toujours aussi médiocre, voire même dégradée, la qualité des prestations.

Il est vrai que la régularité des trains de fret est loin d'être à la hauteur de ce qu'attendent les chargeurs, alors que le juste à temps est la qualité première qu'ils recherchent en utilisant le mode ferroviaire. Au cours de l'année 2002, seuls 80 % des trains du plan de transport national ¹ sont arrivés avec moins de trente minutes de retard. Pour ceux de l'organisation spéciale ² la régularité approche les 85 %.

Des causes identifiées

Les causes externes du déclin du fer

Elles sont bien connues : réduction d'activité de l'industrie lourde et délocalisations, plus grande « volatilité » des marchandises transportées, lots de marchandises de plus en plus fractionnés, passage à un monde logistique complexe où les intermédiaires sont multiples.

Parmi les facteurs externes figure également le très faible niveau des prix du transport de marchandises, en particulier dans les années 80, sous la pression constante des industriels pour obtenir des gains de rentabilité sur ce secteur. Cette tendance est moins forte aujourd'hui, les prix du transport routier ayant tendance à augmenter. À la différence du rail, la route a pu s'adapter plus facilement, avec un développement très rapide du nombre de sous-traitants prêts à prendre les marchés à n'importe quelle condition, dans un contexte réglementaire assez peu contraignant et d'ailleurs insuffisamment respecté. Le fantastique développement du réseau autoroutier avec 6 000 km réalisés en France en vingt ans a fait le reste.

(1) Trains banalisés circulant entre les grands centres de production du fret, utilisés par différents clients.

(2) Trains affectés au transport d'un produit particulier et au profit d'un client particulier (exemple : transport combiné, transport des automobiles, transport de primeurs).

Les caractéristiques fondamentales du mode ferroviaire

À l'inverse, le système ferroviaire constitue un handicap dans la compétition intermodale.

D'une part, le chemin de fer est un mode de transport unidimensionnel et guidé, qui, à la différence du mode routier, n'offre pas une grande souplesse de circulation. C'est ainsi que les trains ne peuvent se doubler que rarement puisque cela ne peut se faire que dans des secteurs conçus à cette fin ; la vitesse d'un train est fonction du train qui le précède et de celui qui le suit ; les incidents sur une voie ou sur la signalisation ont une répercussion immédiate sur l'ensemble du trafic et la lourdeur du train de fret ne lui permet pas de se relancer rapidement à la suite de séquences de freinage. Par ailleurs, l'exploitation commerciale ne permet pas de programmation systématique de tous les trafics et les fluctuations courantes de l'activité rendent difficile la gestion des circulations, qui nécessite une anticipation forte des plans de transport.

D'autre part, le trafic ferroviaire souffre d'une beaucoup plus grande inertie face aux aléas de la conjoncture économique que le mode routier. La réponse à une demande des chargeurs est extrêmement rapide dans le secteur routier puisqu'il s'agit de mobiliser simplement camions et chauffeurs. À l'inverse, le secteur ferroviaire a une réactivité beaucoup plus faible aux demandes, puisqu'il doit vérifier que seront disponibles des wagons (souvent spécifiques), un engin de traction, un conducteur, des sillons correspondant aux exigences du client... En situation économique de forte croissance, le mode ferroviaire engrange donc moins rapidement de nouveaux trafics que le routier. Lorsque la conjoncture est plus délicate, le mode routier résiste mieux et s'adapte mieux aux demandes des chargeurs qui ne veulent pas s'engager sur des organisations de long terme. C'est ainsi qu'en 2002, la baisse de croissance économique s'est traduite par un recul des modes fluviales, maritime et ferroviaire en termes de volume de trafic effectué. Seule la route a fait exception avec un rythme de croissance, certes très faible, mais néanmoins positif.

L'activité fret n'a pas su évoluer

Alors que dans les années 70, l'avenir du ferroviaire semblait passer par le transport des marchandises avec une pointe des trafics à 74 milliards de tonnes km, l'amorce des premières difficultés liées aux modifications du marché et aux suites du choc pétrolier, puis le nouvel élan donné au trafic voyageurs grâce à l'arrivée du TGV, ont radicalement modifié la tendance. Le trafic voyageurs est devenu rapidement une activité dont le taux de rentabilité pouvait faire naître de réelles ambitions, mobiliser l'entreprise ferroviaire et justifier de gros investissements en particulier pour le réseau de lignes à grande vitesse et le matériel roulant. À l'inverse, pour le trafic de marchandises la concurrence accrue de la route, bénéficiant de lourds investissements autoroutiers et d'une flotte entièrement renouvelée de camions, figeait définitivement le mode ferroviaire dans une image d'archaïsme et de lourdeur.

Le fret n'a pas connu la révolution technologique qui lui aurait permis de trouver un second souffle. Aujourd'hui, la prédominance des voyageurs avec le TGV, puis le TER, après la régionalisation, est une évidence en chiffre d'affaires, en nombre de circulations de trains, en investissements mais surtout en image dans l'esprit des Français : la SNCF c'est avant tout le TGV, et plus récemment, un peu plus le TER.

Le fret a perdu la priorité, y compris dans l'entreprise, et ceci malgré les dénégations de certains de ses dirigeants. Dans tous les domaines, le fret est servi après l'activité voyageurs : en termes de choix stratégiques de la SNCF (par exemple pour les investissements en matériel roulant), de gestion au quotidien des circulations, d'attributions des sillons, de politique du personnel et de valorisation des postes. Même la politique de volume ne relève pas d'une véritable volonté de développer l'activité, mais répond d'abord à la nécessité d'absorber des coûts fixes élevés dont l'activité fret ne maîtrise pas tous les tenants.

Plus gravement, les clients et les chargeurs font part de leur désenchantement face à une entreprise refermée sur ses propres difficultés et « oublieuse » de ses clients : « *Ce n'est qu'en 1998 qu'un président de la SNCF a fait son premier discours sur le fret ferroviaire* », « *nous n'avons jamais de réponse claire à nos questions, jamais de dialogue pour discuter des difficultés, bref, nous avons le sentiment d'être méprisés* », nous ont-ils dit.

Des déclarations essentiellement incantatoires

À tous les échelons de décision, Union européenne, État, entreprise, le transfert de la route vers le rail a été « décrété » comme la vertueuse solution qu'il convenait de mettre en œuvre, toute affaire cessante, mais sans mesure d'accompagnement. De bonnes intentions rarement suivies d'effet.

La Commission européenne

Dès 1991 avec les premières directives relatives au transport ferroviaire, la Commission a misé sur la seule libéralisation du secteur pour inciter les entreprises ferroviaires à se transformer et cette activité à devenir plus performante. Même dans les États qui ont le plus ouvert à la concurrence leur secteur ferroviaire, les signes d'évolution restent pour l'instant ténus : si quelques résultats de productivité ou de compétitivité ont été obtenus, ces évolutions n'ont pas permis, loin s'en faut, au ferroviaire de concurrencer utilement la route. Quant à l'arrivée de nouveaux entrants, elle conduit seulement dans les pays où elle a déjà eu lieu, à un partage des trafics mais, ni à une augmentation du volume global transporté, ni à une augmentation de la part de marché du fer.

Le « Livre blanc », publié par la Commission européenne en 2001, constate la faible évolution du secteur ferroviaire et recommande à

nouveau, comme un slogan, d'investir dans les infrastructures pour construire un Réseau trans-européen de fret ferroviaire (RTEFF) de qualité, de développer l'interopérabilité et de mettre en œuvre des programmes qui aideront au transfert de trafics de la route vers le rail. Mais les moyens envisagés pour donner corps à ces orientations sont dérisoires par rapport aux besoins estimés et l'Europe reste confrontée aux mêmes difficultés :

- un secteur routier qu'elle n'a pas réussi à réguler efficacement ni à harmoniser socialement par crainte du lobby routier, alors que les nouveaux pays d'Europe centrale et de l'Est frappent à sa porte et vont bouleverser les données du transport de marchandises ;
- une libéralisation du secteur ferroviaire présentée comme la solution « miracle » pour améliorer sa compétitivité, son efficacité et lui permettre de reprendre des parts de marchés mais qui n'a pas été précédée de la définition d'une véritable politique de transports pour donner un cadre d'évolution à long terme ;
- une incapacité à mobiliser des financements importants sur les projets européens d'intérêt stratégique.

Le gouvernement français

Dans le cadre des schémas de services collectifs, le gouvernement s'est inscrit dans la ligne de certains de ses voisins européens et a fixé un objectif à atteindre en termes de doublement des volumes transportés à l'horizon 2010. Les Allemands ont quant à eux évoqué un doublement de leur trafic d'ici à 2015 et les Anglais une augmentation de 80 % d'ici à 2010. « *Le doublement du fret ferroviaire, c'est un slogan qui a mobilisé l'entreprise* », entend-on parfois. Oui, mais artificiellement. Car face aux réalités, aujourd'hui les cheminots déchantent et la crise de confiance s'installe. Au-delà de cet intérêt passager, la « mobilisation pour le fret » n'a pas été effective.

L'entreprise SNCF

La SNCF a préparé et présenté un plan pour redresser la situation du fret dont nous ne pouvons que dire qu'il est en cours de mise en œuvre. Mais le temps nécessaire pour modifier les organisations internes et les modes de fonctionnement n'est pas à l'échelle de l'évolution du contexte économique et des attentes, aujourd'hui pressantes, des clients. Rappelons qu'il a fallu trois ans pour réaliser la « commande centralisée des locomotives » du fret et arriver à la gestion effective des engins de traction à partir de trois centres pilotés par l'activité fret.

De même, pour réaliser la liaison Woippy-Mannheim, il a fallu plusieurs mois de négociation avec la Deutsche Bahn, de discussions internes à la SNCF, de formation des conducteurs pour lever les difficultés liées à l'interopérabilité et permettre à la première locomotive française, conduite par un mécanicien français, d'arriver au triage de Mannheim. Aussi, les efforts pour le retour à la fiabilité des acheminements et à l'équilibre financier semblent vains ou tout au moins disproportionnés à l'échelle des réalités économiques et sociales de ce secteur.

Des enjeux stratégiques

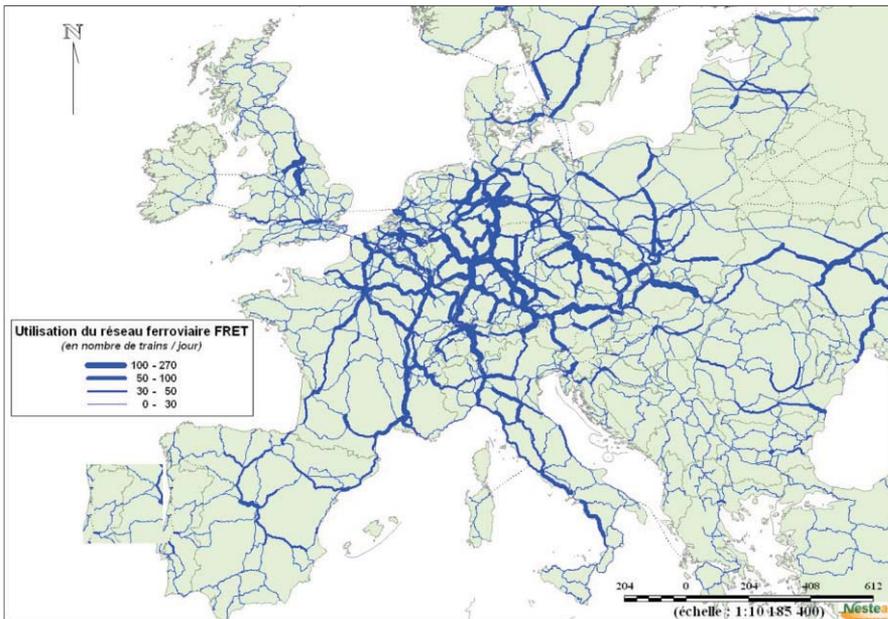
Les enjeux sont de nature très différente mais ils ont en commun de participer de l'intérêt général. Ils justifient l'intérêt porté par l'opinion publique et les décideurs au fret ferroviaire puisque celui-ci constitue un outil économique et d'aménagement du territoire et contribue à la construction d'un développement plus respectueux de l'environnement. Selon la belle expression d'Antoine de Saint-Exupéry : « nous n'héritons pas de la terre de nos ancêtres, nous l'empruntons à nos enfants ».

Les enjeux européens

La France, pays de transit européen, ne peut se mettre à l'écart des grands axes ou « routes européennes » sur lesquels se fait et se fera une grande partie du transport de marchandises.

Le transport de marchandises en général, et le fret ferroviaire en particulier, est une composante de la puissance économique d'un pays et de sa croissance. De plus, bien que le fret ne soit pas seulement une affaire de longue distance, le fret international ne peut trouver son champ de pertinence qu'en Europe où l'essentiel des trafics se concentre sur les axes qui vont des grands ports de la mer du Nord vers l'est de l'Europe ou le bassin méditerranéen. D'ailleurs, la SNCF réalise un peu plus de 50 % de son trafic à l'international.

C'est dire si les choix dans ce domaine sont stratégiques et déterminants quant à l'exclusion ou non de notre pays des grands flux de transit intra-continentaux.



Source : CEMT.

Comme l'illustre ci-dessus la carte des trafics actuels, la France n'est pas au cœur de ce qui est appelé communément la « banane bleue ». Les flux de transit les plus massifs concernent surtout le Benelux, l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche.

C'est ainsi que le trafic alpin ferroviaire s'est essentiellement développé côté suisse, tandis que, côté français, s'est développé massivement un trafic routier international en direction de l'Italie et de l'Espagne. On se trouve donc aujourd'hui confronté à une forme de « détournement » des trafics ferroviaires Nord/Sud-Est au profit de la Suisse et de l'Italie. La France concentre quant à elle les trafics routiers, plus polluants et plus dangereux.

Dans l'Europe élargie de demain et à l'horizon d'une ouverture prévisible vers les Balkans, la France sera encore moins au « cœur de l'Europe », dont le centre de gravité se déplacera encore davantage vers l'Est, sauf si un certain volontarisme permet de jouer la complémentarité entre les ports de la Méditerranée, Marseille, Barcelone, Valence et les ports italiens, et s'il se crée de nouvelles « routes » ferroviaires et maritimes. Faute de choix stratégiques, la France se trouvera, en matière de fret ferroviaire, de plus en plus contournée.

Ces enjeux économiques et géostratégiques ne sont pas les seuls. Avec l'option d'ouverture des marchés, l'Europe est également le moteur d'une transformation rapide et profonde du cadre juridique du secteur ferroviaire. Il n'est plus l'heure aujourd'hui de discuter du bien-fondé ou non de ces orientations, comme cela a été et est toujours le cas au sein de certaines organisations syndicales de la SNCF. Il est temps, comme le veut son président « *de forger ensemble une entreprise de service public à la dimension de l'Europe* ».

Les enjeux d'aménagement du territoire et de développement économique local

Le fret ferroviaire contribue très fortement à l'activité économique de certaines régions et territoires. Il peut être le support d'une activité économique contribuant ainsi à faire vivre le tissu économique local. C'est par exemple le cas du trafic de bois traité par les gares-bois, disséminées dans des zones géographiques assez peu favorisées économiquement, qui permettent d'offrir un débouché à la seule activité de ces zones. Autre exemple : le transport de granulats dont la fourniture s'avère indispensable à l'activité économique de régions urbanisées et denses.

C'est également un outil pour une véritable politique de transport régional concertée, car l'échelle de la région ou du « pays » est pertinente pour peser sur les choix des entreprises en faveur d'une desserte routière ou ferroviaire. L'équivalent « camions » d'une desserte de fret ferroviaire est en effet perceptible de manière très concrète par la population. Lorsque la desserte ferroviaire de la menuiserie Lapeyre, à Saignes-Ydes dans le Cantal, est abandonnée sans que les pouvoirs publics locaux n'interviennent, ce sont des camions supplémentaires sur une route

peu adaptée à de telles circulations. À l'inverse, lorsque les collectivités locales de la région Centre investissent sur la ligne Chateauroux-Loches, ce sont 150 000 tonnes annuelles de céréales qui peuvent être transportées par mode ferroviaire ce qui évite ainsi que 4 000 à 5 000 poids lourds empruntent chaque année la route.

Dans le cadre d'une décentralisation accrue des compétences, les collectivités locales devront de plus en plus s'appuyer sur cet outil d'aménagement du territoire et de développement économique local que constitue le fret ferroviaire et s'impliquer dans son maintien et son développement.

Les enjeux de développement durable

Comme cela a été souligné au sommet de Johannesburg, la dimension de ces différents enjeux est devenue planétaire.

Les citoyens sont, nous l'avons déjà dit, de plus en plus sensibles à la qualité de leur environnement dont les transports constituent un élément déterminant. Les préoccupations relatives à la préservation de l'environnement, à la saturation et à l'insécurité routière ont pris une grande ampleur. C'est ainsi que lors des premiers états généraux du fret ferroviaire, en décembre 2000, les résultats d'une enquête réalisée par la SOFRES dans cinq pays européens indiquaient que 89 % des personnes interrogées et 98 % de l'échantillon français jugeaient le chemin de fer moins polluant et plus sûr que la route. 79 % des personnes interrogées et 91 % de l'échantillon français pensaient que le transfert du fret routier vers le fret ferroviaire était donc nécessaire.

Des organismes tels que le Conseil économique et social, le Groupement des autorités responsables de transport (GART), les chambres de commerce et d'industrie ont contribué au débat et partagent ce point de vue. Ils souhaitent légitimement participer aux prises de décision. Leurs points de vue recueillis au cours des auditions sont résumés en annexe.

L'avenir de la SNCF

Face à l'ouverture à la concurrence, limitée pour l'instant au trafic international de fret, à l'élargissement de l'Europe, les entreprises ferroviaires doivent se réorganiser et procéder à de profondes mutations pour devenir des opérateurs performants aux niveaux national et européen dans une chaîne logistique de plus en plus complexe.

Chacun s'accorde à dire que le paysage ferroviaire européen sera caractérisé dans un proche avenir par l'émergence de deux ou trois grandes entreprises dominantes, héritières des opérateurs historiques, et par un ensemble de petites entreprises assurant le complément d'activité généré par les entreprises dominantes.

Relever le défi européen est, pour la SNCF, une condition de survie. Ou bien elle sera, aux côtés de la Deutsche Bahn, un des deux

grands opérateurs européens, ou bien elle sera condamnée au déclin. Elle doit donc rapidement se positionner à l'échelle de l'Europe. Encore faut-il lui assigner clairement et fermement cet objectif et lui donner les moyens de l'atteindre. Nous serions tentés d'ajouter, encore faut-il que les chemins comprennent qu'il leur faut accompagner ce projet, et non le craindre ou s'y opposer.

La situation de la SNCF est préoccupante, voire dangereuse : aujourd'hui le fret « plombe » l'entreprise.

En 2002, le déficit de fret SNCF a atteint 405 millions d'euros, soit un peu plus de 20 % du chiffre d'affaires de l'activité (2,7 % du chiffre d'affaires global de la SNCF). Sachant que le résultat courant de la SNCF présente un déficit de 248 millions d'euros pour cette même année, ce sont donc les résultats des autres activités qui ont compensé l'activité fret. En 2003, la SNCF a prévu un déficit à hauteur de 332 millions d'euros pour l'activité fret, mais pourra-t-elle tenir cet objectif et à quel prix ?

Ces mauvais résultats ne peuvent laisser indifférent l'État actionnaire, parce qu'ils signifient l'incapacité pour l'entreprise ferroviaire française de se positionner au niveau européen. Ils réduisent ses marges de manœuvre pour investir dans les activités voyageurs. Enfin, en regardant de plus près les comptes, la Commission européenne pourrait être tentée d'y voir des subventions « croisées » entre les différentes activités de la SNCF.

Nécessité de définir un scénario de ruptures

À l'issue de nos auditions et de nos réflexions, il nous est apparu qu'il n'y avait qu'une alternative : le scénario du déclin que serait le *statu quo* à tous les échelons et le scénario de rupture qui permettrait de répondre aux enjeux identifiés.

Le scénario du déclin : le *statu quo*

La prédiction d'une des personnes auditionnées résume la plupart des opinions qui se sont exprimées devant nous : « *le fret ferroviaire reste marginal au plan économique. En l'état on ne pourra donc jamais soulager le trafic routier par le ferroviaire. Si ça continue, le fret ferroviaire est condamné* ».

Cela est d'autant plus vrai pour la France que la SNCF n'a pas pu, pour diverses raisons, entreprendre de mutations structurelles radicales comme ont su le faire nos voisins allemands en 1994 avec la création de DB Cargo, filiale de la DB, ou suisse avec la création d'une division autonome pour le fret, dont le siège vient d'être transféré à Bâle.

Les difficultés à regagner la confiance des clients par une meilleure fiabilité des expéditions, par une pratique plus transparente, plus contractuelle des relations commerciales, l'insuffisante connaissance des coûts des trafics, la trop faible maîtrise des charges internes à l'entreprise ont conduit à un résultat négatif croissant de l'activité, encore plus difficile à endiguer dans une mauvaise conjoncture économique. À sa décharge, l'entreprise ne s'est jamais vu assigner par l'État une exigence positive forte.

Dans ce contexte, il est difficile pour les chargeurs de prendre les risques d'un engagement à moyen et long terme. L'État, lui, n'est pas prêt à investir dans des projets d'infrastructures dont les retours économiques ne peuvent être ni garantis ni même évalués. Enfin, les autres activités de la SNCF supportent de moins en moins l'idée que leur développement puisse être compromis par le « boulet » fret.

C'est ainsi que certains de nos interlocuteurs ont pu parler d'une réduction du trafic fret à la seule « part incompressible de marché ». Sans toucher au trafic combiné ni au secteur à peu près rentable des trains entiers, cette optique conduirait de fait à mettre sur la route près de la moitié du trafic diffus, c'est-à-dire environ 10 à 15 milliards de tonnes km soit environ l'équivalent de 1,5 million de camions par an.

Ce scénario conduirait inexorablement à une récupération rapide des meilleurs trafics par les entreprises davantage prêtes à la concurrence, sans que, nouveaux entrants ou non, ces mêmes entreprises prennent en charge les trafics ou les fonctions qui relèvent davantage du seul intérêt collectif. Il aurait pour conséquence que de nombreuses dessertes terminales seraient définitivement abandonnées. ¹

Le scénario réaliste : des ruptures

Aussi, la nécessité de ruptures s'impose, nous en sommes convaincus, et doit s'appliquer à l'ensemble des acteurs impliqués dans le fret ferroviaire.

Il n'est plus de mise aujourd'hui d'évoquer le doublement du volume du trafic alors que ni l'entreprise ferroviaire, ni le réseau ne sont en mesure d'y répondre en l'état. Il est préférable dans l'avenir de définir des objectifs de croissance basés davantage sur la meilleure utilisation des moyens de l'entreprise et du réseau ferroviaire, ce qui permet à la fois une exigence en termes de volume transporté (qui pourrait être de l'ordre de 55 à 60 milliards de tonnes km dans les 5 à 7 ans à venir), d'équilibre financier et de qualité des trafics.

Il faut refuser l'immobilisme actuel, ou le *statu quo*, qui inscrit le fret ferroviaire dans une spirale de déclin, du fait de la mise en œuvre trop lente de transformations par rapport aux enjeux décrits.

(1) Le nombre des installations terminales embranchées desservant industriels ou logisticiens est passé de plus de 10 000 en 1974, à 8 000 en 1990. Il s'établit aujourd'hui à 4 800 environ.

Il faut tout autant refuser, sous couvert d'assainir la situation du fret ferroviaire, de préconiser un scénario de repli sur les marchés les plus rentables. En effet, cette stratégie satisfaisante sur le papier qui prévoit un volume de trafic de l'ordre de 40 milliards de tonnes km annuelles et la suppression de plusieurs milliers de postes pour le fret, est un scénario à haut risque. Personne n'est en mesure de dire si elle serait maîtrisable, si elle ne conduirait pas à un effritement bien plus important de l'activité et surtout quelles en seraient les répercussions sur les autres activités de l'entreprise, les moyens étant encore aujourd'hui fortement intégrés.

L'entreprise doit rompre avec sa manière de considérer le fret et ses métiers et avec certaines de ses habitudes d'organisation ou d'exploitation, conditions indispensables pour retrouver la maîtrise du cœur de son métier de transporteur ferroviaire et son équilibre financier. L'entreprise tout entière et au-delà le groupe SNCF doivent se mobiliser sur ces objectifs.

L'Europe élargie doit être reconnue comme la seule perspective de développement du fret.

**Élaborer
une politique
du fret ferroviaire
opérationnelle
à court et moyen
termes**

Dans les années 70, alors que l'avenir du rail paraissait limité au transport de marchandises tandis que la voiture aurait répondu aux besoins de mobilité des personnes, la mise en service du train à grande vitesse a constitué un véritable choc, non seulement technologique, mais aussi culturel et commercial. La fantastique réussite du TGV a permis au rail de reconquérir rapidement le marché des voyageurs.

Vingt ans plus tard, les transports régionaux ont subi à leur tour une métamorphose de grande ampleur qui leur a permis d'engager une reconquête du transport de voyageurs de proximité.

Pendant ce temps, le fret ferroviaire n'a connu aucune innovation technologique, structurelle, commerciale et culturelle comparable, qui aurait pu lui permettre de se mobiliser, de se moderniser autour de perspectives de développement.

Cette situation est largement connue. Pour y remédier, il est nécessaire d'établir un véritable programme spécifique. Cela suppose :

– **De mettre en œuvre l'ensemble des mesures de manière simultanée car**, les auditions l'ont bien fait apparaître, le fret ferroviaire est une activité organisée en système et il convient donc d'intervenir à tous les niveaux de son organisation pour lui permettre de retrouver un cercle vertueux, porteur de croissance.

– **D'établir une hiérarchie des mesures à prendre** qui tienne compte, comme dans tout processus de réforme, du facteur temps. Certaines mesures sont plus longues que d'autres à produire leurs effets : il faut un temps pour laisser s'instaurer à nouveau la confiance, au sein même de l'entreprise, entre les diverses activités et les différents niveaux de hiérarchie, et un temps pour s'ouvrir à la reconquête de parts de marché.

– **De ne pas laisser la SNCF seule face à elle-même** et, dans le cadre d'une véritable politique de transport de proposer une vision d'avenir, porteuse d'une ambition européenne, et qui sache indiquer les étapes à franchir et les moyens d'y parvenir.

Arrêter une nouvelle stratégie et organisation de la SNCF et de son groupe

« Le fret est le parent pauvre de la SNCF », « le fret est la variable d'ajustement », « il y a une véritable crise de confiance du fret », « le fret est le lieu de cristallisation des problèmes de l'entreprise, les problèmes apparaissent plus vite car nous sommes une activité en crise »... Ces expressions très nombreuses suffisent à exprimer le malaise existant et les craintes d'un échec à redresser l'activité fret. Cet échec serait celui de toute l'entreprise.

Pour répondre à cette situation nous avons estimé nécessaire de fixer quelques objectifs de réforme de l'organisation et du fonctionnement de l'activité fret.

La SNCF doit assurer fiabilité et régularité

La régularité et la fiabilité sont les principales qualités attendues par les chargeurs. Au regard de ces critères, la « non-qualité » du fret ferroviaire, en Europe et particulièrement en France, est très préoccupante parce que son amélioration est un préalable indispensable à toute discussion sur l'avenir de celui-ci. L'acheminement en temps et en heure doit être en effet la qualité première d'une entreprise ferroviaire.

Il est du ressort de la SNCF de réorganiser et de modifier son organisation interne afin de donner au plus vite des signes tangibles d'amélioration. On peut également ajouter que si l'entreprise ne parvenait pas à redresser l'activité fret, c'est probablement l'ensemble de la politique en faveur du transfert modal qui serait en échec.

Les arguments de l'entreprise intégrée et de la polyvalence sont discutables

Sans conduire une analyse exhaustive des modes d'organisation et de fonctionnement de la SNCF (comme cela a pu être le cas dans certains rapports comme le « relevé de constatations sur l'activité fret de la SNCF » de la Cour des comptes en 2002), il est instructif de noter que l'organigramme de la SNCF, même s'il comporte une direction fret placée au même niveau que la direction voyageurs¹, subordonne de fait certains domaines transverses comme la traction et le matériel à l'activité voyageurs. Cette organisation mériterait d'être refondue, sa complexité et l'articulation des différents échelons engendrant probablement des « pertes en ligne ».

(1) Nommée « direction déléguée clientèles ».

Il est également significatif que les parcours professionnels soient pour beaucoup d'entre eux construits de telle façon que l'agent passe de l'activité fret à l'activité voyageurs, celle-ci étant considérée comme plus noble et plus valorisante. C'est le cas en particulier des conducteurs qui peuvent espérer devenir conducteurs de TGV.

Il est aussi notoire que le fret étant une activité plus sujette à des fluctuations que le trafic voyageur, il est souvent moins bien servi lorsqu'il s'agit de fixer des priorités en matière de capacités d'infrastructures, de gestion des circulations et de mise à disposition des moyens de traction et du personnel.

Notons que ceci ne résulte pas d'une incapacité du fret à s'organiser mais de l'existence d'un système où l'inadéquation des besoins et des moyens se régule par une seule activité, le fret.

Les tenants de la polyvalence sont persuadés qu'une entreprise intégrée permet une meilleure optimisation des moyens, puisqu'elle joue sur la « solidarité » entre activités. C'est le cas dans une entreprise qui jouit de moyens suffisants, modernes et qui n'est pas confrontée à une fragilité économique et sociale. Dans une entreprise qui souffre de lourdeurs de fonctionnement, de difficultés à investir, de vétusté de nombre de ses équipements et matériels roulants, la polyvalence génère ainsi une forme interne de concurrence entre activités qui s'exerce au détriment de la plus faible.

Créer au sein de l'entreprise une activité fret à part entière

La phase nécessaire et urgente d'assainissement financier de l'activité exige une maîtrise accrue des moyens et des éléments comptables pour pouvoir discerner les trafics rentables et ceux qui la pénalisent.

L'entreprise doit se transformer structurellement à très court terme

Il est nécessaire que :

- l'activité fret soit placée à égalité avec les activités voyageurs, vis-à-vis des activités fournisseurs de prestations, afin de ne pas subir de discrimination. C'est une condition indispensable pour que les priorités énoncées pour le fret soient respectées. Ce serait le signe, au sein de l'entreprise, qu'il existe une volonté partagée de mettre en conformité les discours et les actes ;
- l'activité fret, parallèlement, bénéficie de tous les efforts de l'entreprise pour retrouver en quelque sorte ses « lettres de noblesse » et faire valoir ses avantages en termes d'intérêt de travail et de carrière. Pour cela, il est temps que le fret se démarque de l'activité voyageurs et que les cheminots retrouvent la fierté d'être agents du fret ;
- l'activité fret organise la production en fonction de la demande et reconquiert une culture prédominante du client. Pour cela, elle doit faire en sorte

que les activités productives de trains et les activités commerciales travaillent étroitement ensemble. Il lui revient de devenir au plus vite une activité de services, ce qui veut dire clairement passer d'une culture de l'offre à une culture de la demande. « *La SNCF ne peut plus imposer à ses clients ses contraintes d'exploitation* » a-t-on souvent entendu dire ;

– l'activité fret adopte également une organisation plus décentralisée, à la fois comme nous l'avons évoqué ci-dessus pour répondre au mieux aux demandes de trafics locaux, et pour favoriser l'identification, par les clients, des décideurs responsables.

Pour atteindre ces objectifs rapidement, l'activité fret doit être identifiée dans l'entreprise

C'est un préalable mais la forme doit être laissée à l'entreprise : moyens dédiés, affectation des moyens, autonomisation du fret, plus grande indépendance de l'activité, « verticalisation » de l'entreprise, filialisation. Les termes employés sont nombreux et varient en fonction des interlocuteurs, mais ils évoquent tous la même nécessité de faire du fret une entité pouvant être responsabilisée tant en termes de succès que d'échec quant aux choix qu'elle fait et aux transformations qu'elle mène. Cette identification est également nécessaire pour justifier les aides éventuelles dont pourrait bénéficier le fret et mettre en place une forme d'organisation financière qui ne prête pas le flanc aux critiques de la Commission européenne.

La question de la filialisation de l'activité fret doit être abordée et débattue

La filialisation est bien sûr une manière radicale de rendre l'activité fret autonome. Mais il ne faudrait pas se tromper de débat. La filialisation n'est pas un but en soi. Ce n'est qu'une forme juridique qui pourrait servir plusieurs desseins et qui selon le contexte dans lequel elle serait envisagée prendrait une signification différente. C'est de toute façon une décision qui relève de l'État actionnaire et non de l'entreprise.

Sa mise en œuvre dès aujourd'hui, présenterait de nombreux inconvénients. Elle nécessite, outre une éventuelle modification du statut de la SNCF¹, une recapitalisation importante et immédiate de l'activité estimée à un montant de l'ordre de 1,5 à 2 milliards d'euros, alors que l'entreprise dispose d'actifs de l'ordre de 4 milliards d'euros. Elle conduirait à un découpage de l'entreprise dans un scénario rappelant celui du Sernam, c'est-à-dire une filialisation dans le but d'éviter à une activité en difficulté de « gangrener » le reste de l'entreprise, sans qu'aucun effet positif ou mobilisateur ne puisse en être retiré. Enfin, il ne faut pas sous-estimer la difficulté de séparer des activités encore très profondément intégrées.

(1) Un établissement public à caractère industriel et commercial ne peut posséder directement de filiales.

Nous pensons qu'il faudra le moment venu s'inspirer des solutions qui ont été retenues par d'autres opérateurs ferroviaires tels que la DB et les CFF, avec un certain succès en termes de bonne tenue de l'activité et de maintien d'une complémentarité voyageurs-fret. Ce débat doit être engagé sereinement pour mesurer pleinement les avantages et les inconvénients d'un tel dispositif de manière à être prêt, au moment voulu, à prendre les décisions pertinentes.

Une solution de ce type, si elle s'avère nécessaire pour permettre à l'entreprise nationale d'occuper sa juste place en Europe, ne doit pas être écartée pour de seuls motifs idéologiques.

Mettre en place une stratégie européenne de groupe

D'ores et déjà, dans la perspective d'une activité fret ayant retrouvé l'équilibre, le groupe doit arrêter et développer une stratégie de conquête dans le cadre de l'Europe élargie.

Distinguer le métier de tractionnaire et de logisticien

Aujourd'hui la SNCF exerce à la fois le métier de tractionnaire, qui est sa vocation première, et celui de logisticien, ce qui permet à ses clients de bénéficier d'une offre cohérente sur l'ensemble de la chaîne de transport. Cette seconde fonction est la plus rémunératrice et il est donc tentant, pour l'opérateur ferroviaire, de s'investir de plus en plus dans les divers métiers du transport alors que les performances de son métier premier de tractionnaire sont médiocres.

Sur cet aspect, les points de vue divergent. Certains estiment que la SNCF devrait se recentrer sur son « cœur de métier », la traction ferroviaire, en particulier sur les trafics internationaux de grands axes.

D'autres préconisent au contraire son développement comme opérateur de transport, en jouant la diversité la plus large possible et en s'appuyant sur le groupe SNCF qui se compose de près de 600 filiales regroupées sous la bannière SNCF Participations.

Pour pouvoir trancher entre ces deux options, nous estimons qu'il conviendrait de rendre plus lisible la cohérence des différents métiers exercés au sein du groupe, ce qui nécessite un « toilettage » complet de celui-ci.

Créer un véritable pôle fret au sein du groupe SNCF

Pour les trafics nationaux et régionaux, la SNCF peut continuer à exercer à la fois son métier de tractionnaire et de logisticien. En revanche, s'agissant des trafics internationaux, l'enjeu pour la SNCF et pour le groupe est de se positionner en tant que logisticien. C'est un grand défi à relever pour la SNCF et son groupe, et son actionnaire doit l'y engager.

Jusqu'à présent la SNCF se positionne en tant que chef de file des différentes entreprises du groupe sans qu'une véritable stratégie n'ait été instaurée. En effet, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial, la SNCF ne peut pas diriger directement ses filiales et SNCF Participations a donc été créé à cette fin. La dimension du groupe SNCF n'est donc que financière. Le groupe se compose de filiales de nature très différente, celles ayant vocation à participer au transport de marchandises étant rassemblées dans un ensemble assez flou intitulé « branche fret », mais qui n'a pas de réalité, ni juridique, ni stratégique.

Ce mode de fonctionnement est inefficace. À l'image de ce qu'a réalisé progressivement DB Cargo et afin d'être véritablement un opérateur de poids sur le marché européen, il nous paraît nécessaire de modifier la configuration de cette « nébuleuse ». Après s'être recentré sur ses plus gros clients tout en utilisant la concurrence pour rentabiliser ses propres marchés, DB Cargo s'est lancé dans une stratégie de « cartellisation », en prenant le contrôle du fret danois et du fret hollandais et en passant de nombreux accords avec, Suédois et Polonais d'un côté, Suisses et Italiens de l'autre. En termes de groupe, DB Cargo est devenu la composante ferroviaire d'un groupe logistique dont le chef de file est Stinnes et dont la pertinence ne semble pas être démentie par ses résultats.

De la même manière :

- le fret SNCF doit avant tout redevenir un transporteur ferroviaire de haute fiabilité sur les trafics internationaux, en évitant de se disperser sur la mise en œuvre de stratégies incertaines ;
- le groupe SNCF doit se structurer et donner naissance, avec les filiales concernées par le transport de marchandises, à un « pôle fret » piloté de manière distincte, véritable groupe logistique. Au sein de celui-ci, fret SNCF apporterait au groupe sa compétence de transporteur ferroviaire. Cette évolution permettrait aux filiales concernées de donner la pleine mesure de leurs moyens, dans un système de réelle complémentarité.

Réorganiser le secteur ferroviaire français

Jusqu'à présent, les besoins et les spécificités du fret ferroviaire n'ont pas été pris en compte. Le système ferroviaire est en effet aujourd'hui organisé pour répondre principalement aux besoins et aux marchés du trafic voyageurs.

Le fret ferroviaire n'est pas une activité homogène

Le fret ferroviaire n'est pas uniforme, mais il est constitué de marchés très diversifiés.

La distinction entre trafics rentables ou équilibrés et trafics insuffisamment rémunérateurs permet de distinguer dans l'activité fret deux « segments » de marché, dont l'un peut avoir une vocation strictement commerciale tandis que l'autre ne peut trouver sa légitimité que dans la reconnaissance de son utilité comme outil d'aménagement et de développement territorial.

La première catégorie de trafics correspond pour l'essentiel à l'exploitation de grands axes de transit internationaux, en particulier au départ ou vers des zones portuaires. L'exploitation se fait de manière massifiée, quasiment en navette, dans le cadre d'accords logistiques très complexes et d'une stratégie nécessairement européenne (*joint-venture*, alliances commerciales, fusion ou absorption d'entreprises...). Sont concernés également les trafics de niche, souvent plus simples à organiser (par exemple le transport des industries sucrières vers le port de Dunkerque) et correspondant le plus souvent à des produits à vocation ferroviaire (les matières pondéreuses et/ou dangereuses).

La seconde catégorie correspond à l'exploitation de trafics de fret national et local, dans des secteurs où l'activité ferroviaire est fortement intégrée dans le paysage socio-économique régional. Il s'agit bien souvent de répondre à une logique dans laquelle les marchés sont justifiés davantage par la présence d'infrastructures (voies, triages, embranchements) et de personnel que par la recherche de bénéfices financiers ou économiques. Même s'il n'y a pas de prestations explicitement demandées par le pouvoir politique, il est indéniable que l'activité fret dans sa dimension locale et régionale participe à des fins collectives d'aménagement du territoire et de développement.

L'organisation du fret ferroviaire ne peut être uniforme

L'organisation du secteur ferroviaire doit s'adapter à la dualité de l'activité fret.

Dans le cadre juridique et économique proposé par la Commission européenne, le trafic de fret international doit pouvoir se développer suivant les règles du marché. L'Europe et les différents États membres peuvent contribuer à faciliter cette activité économique, par exemple en soutenant des projets d'infrastructure, mais aucune disposition particulière en termes d'évolution de l'organisation du secteur ferroviaire n'est requise, si ce n'est un système garantissant l'égalité d'accès et d'utilisation du réseau.

Les dessertes secondaires ou terminales, ou ce qui est parfois appelé le système capillaire en raison de leur insertion dans le tissu économique régional, nécessitent un mode d'organisation plus souple et plus décentralisé qu'aujourd'hui. En effet, la SNCF, tant pour des raisons de taille que de mode de gestion a du mal à répondre à des demandes de plus en plus diversifiées et à les rentabiliser. C'est ainsi que l'instauration de gares-bois pour permettre d'évacuer les chablis résultant de la tempête de

l'hiver 1999-2000 au plus près des sites de départ se traduit par des coûts d'exploitation élevés des dessertes terminales. Lorsqu'il s'agit de trafics destinés à l'international, les coûts d'exploitation des dessertes terminales représentent moins de 40 % du coût total. Cette proportion est supportable. Pour les trafics de faible distance, les coûts de dessertes terminales pèsent encore plus lourdement, dépassant 50 % du coût total d'exploitation et faisant perdre toute crédibilité économique aux trafics ainsi organisés.

Il nous paraît donc évident que le maintien de ces trafics nécessite un mode d'organisation différent, soit à l'initiative de la SNCF, soit dans un nouveau cadre juridique.

La SNCF doit décentraliser son mode de fonctionnement

Les entités « régionales » de la SNCF doivent être capables de répondre aux demandes locales, de manière souple, inventive et de garantir la bonne qualité des dessertes à un prix raisonnable. L'exemple de la régionalisation ferroviaire démontre que la SNCF est capable de se transformer pour répondre aux demandes et aux exigences nouvelles.

La SNCF devrait développer la sous-traitance ou la co-traitance

C'est un autre moyen pour la SNCF de s'adapter à des demandes diversifiées. De notre point de vue, il convient de tirer les enseignements des différents contrats de sous-traitance ou d'affermage avec de petites entreprises dont l'existence s'explique avant tout par l'histoire du développement des chemins de fer en France. Partout où un tel partage de la responsabilité des trafics se fait, que ce soit dans le Nivernais avec la CFTA ¹ pour le trafic de bois, dans les Landes avec Voies ferrées des Landes ² pour acheminer divers produits dont le maïs et la pâte à papier, les résultats sont probants : la société sous-traitante, spécialisée dans un créneau restreint, exploite ces services avec des coûts de production inférieurs à ceux de la SNCF en raison de ses coûts de structure. Ce type de sous-traitance offre à la SNCF un complément de trafic qu'elle ne serait pas en mesure d'assurer elle-même dans les conditions du marché.

Ce partage entre deux exploitants de nature très différente crée une synergie profitable à l'ensemble du secteur ferroviaire et bénéficie aux deux partenaires, sans enjeu concurrentiel. Envisager le recours à ce type de coopération franco-française est aujourd'hui rendu difficile par la réaction d'une partie du corps social des cheminots qui, dans un réflexe défensif, considère qu'il s'agit d'une forme de concurrence et de démantèlement

(1) CFTA est une filiale de Connex et exploite plusieurs lignes pour le fret ou le trafic voyageurs en Bretagne.

(2) VFL est un héritage du réseau départemental landais. Elle emploie dix-huit personnes, avec une polyvalence obligée. Elle reste active sur les lignes Lалуque-Tartas, Ychoux-Moustey, Dax-Azur. Le trafic sur le réseau départemental est de l'ordre de 130 000 tonnes par an.

de l'activité fret de la SNCF, ainsi que d'un début d'atteinte au respect du statut. Cette attitude provient d'une méconnaissance des notions de concurrence et de coopération, et du manque de perspectives d'avenir. Elle ne peut perdurer si l'on veut permettre au fret ferroviaire de se diversifier davantage et de développer des outils adaptés aux situations locales. Nous pensons que sans la mise en place de tels systèmes d'exploitation, à terme, ces dessertes disparaîtraient ou seront assurées par la route.

L'entrée d'opérateurs nouveaux sur les « *short lines* » ¹

Ce concept hérité de l'exemple ferroviaire américain connaît une pratique bien développée en Allemagne et de manière plus résiduelle dans des pays tels que la Suède. Proche de la situation de sous-traitance décrite ci-dessus, les « *short lines* » sont confiées à des entreprises ferroviaires de petite taille qui assurent l'exploitation des dessertes terminales, de manière très compétitive, sur une partie bien identifiée du réseau. Elles ne peuvent exister que si l'ensemble du réseau concernant les trafics nationaux et internationaux est ouvert à la concurrence. Bien que cette question soit délicate à aborder et à approfondir sans risquer de créer un « séisme » social au sein de la SNCF, ces perspectives d'évolution du monde ferroviaire français ne doivent pas être écartées.

Impliquer davantage les collectivités locales

Dans l'activité fret, la SNCF et les chargeurs sont dans un face à face, aujourd'hui assez stérile. Les chargeurs se plaignent de manière récurrente de l'insuffisance de qualité, de dialogue et de transparence de la SNCF. Cette dernière multiplie les déclarations d'intention et les schémas sans que les tendances de fond évoluent réellement.

Il nous paraît donc indispensable que des tiers puissent intervenir sur des questions qui ne concernent pas exclusivement le rapport contractuel entre le client et le transporteur ferroviaire.

Les régions au premier chef sont concernées par le transport de marchandises, au titre de leur compétence de développement économique et d'aménagement du territoire et de celle d'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs. Les Conseils régionaux n'ont pas vocation à organiser eux-mêmes les transports de marchandises et il ne convient pas de parler de « régionalisation » du transport ferroviaire de fret. Mais, comme l'affirment les régions adhérentes du GART, « *elles sont soucieuses de favoriser toute solution qui permettrait aux acteurs économiques locaux qui le souhaitent de bénéficier d'un service ferroviaire [...]* » et « [...] [elles] ont leur mot à dire sur le fret ferroviaire à la hauteur des

(1) Mot anglo-saxon désignant les dessertes terminales et habituellement exploitées aux États-Unis par des petites sociétés privées.

investissements qu'elles y consacrent et de leurs compétences croissantes en transport, aménagement du territoire et développement économique ».

Trois formes d'implication des collectivités locales sont envisageables :

- une participation des collectivités à une instance de concertation réunissant les chargeurs et les entreprises ferroviaires afin de débattre des enjeux régionaux liés au maintien et au développement du transport ferroviaire de marchandises ;
- l'engagement des collectivités locales au travers d'investissements portant non seulement sur des projets relatifs aux améliorations de lignes, mais aussi, sur tout projet ayant des incidences économiques significatives sur le tissu local : des embranchements particuliers pour desservir des industries ou des zones d'activité, des secteurs de triages ou des plates-formes logistiques intégrant le fret ;
- la possibilité pour les collectivités intéressées d'aider au démarrage de l'exploitation d'un service local, dans le respect des règles européennes, au nom du développement durable et après accord de la Commission européenne. À titre d'illustration, les *Länder* allemands peuvent aujourd'hui le pratiquer comme le fait le *land* de Basse Saxe avec la société Ferrovia-Sped et l'Italie aurait déposé un dossier devant la Commission européenne pour permettre à ses régions de participer, quand elles le souhaitent, au démarrage de nouveaux services.

Fixer des contrats d'objectifs

Enfin, pour que le secteur ferroviaire fonctionne au mieux dans son activité fret, il est nécessaire que les partenaires prennent des engagements réciproques sur la durée, de manière formelle.

Ainsi, l'État devrait renouer avec l'habitude d'établir un contrat d'objectifs et de moyens avec les entreprises dont il est actionnaire. L'intérêt d'un tel exercice est, d'une part, de donner une vision à long terme de ce que l'État attend du secteur afin de fournir une garantie quant à l'évolution du transport ferroviaire et, d'autre part de fixer des objectifs à atteindre par la SNCF et RFF, en termes quantitatifs et qualitatifs.

Enfin pour élargir le débat sur le fret ferroviaire et inciter chacun à tenir ses engagements, nous proposons que soit confiée à une instance nationale dans laquelle serait représenté l'ensemble des acteurs concernés (chargeurs, entreprises ferroviaires, collectivités locales, administrations...) une mission d'observation du marché, en particulier pour mesurer les effets de la concurrence et une mission de suivi des engagements contractuels. Cette instance aurait également une fonction d'alerte puisqu'elle pourrait saisir les ministres concernés de tout dysfonctionnement ou problème rencontré.

Développer une complémentarité rail route

Tout le monde est aujourd'hui convaincu qu'il ne faut plus opposer le rail, le fluvial et la route. Une politique de transport équilibrée doit replacer chaque mode dans son champ de pertinence et faire en sorte que les complémentarités puissent se développer. C'est ainsi que les transporteurs routiers et surtout les logisticiens affirment qu'ils sont demandeurs d'une offre ferroviaire pour organiser des transports performants de bout en bout. Parallèlement aux efforts de la SNCF ou aux transformations du secteur ferroviaire, il s'agit aujourd'hui de profiter d'instruments présentés comme porteurs d'avenir pour les transferts rail route et le développement du ferroviaire.

S'engager sur le transport combiné

Le transport combiné consiste à transporter, de manière privilégiée sur de longues distances, des produits qui devront utiliser, dans le même contenant, plusieurs modes de transport. La technique actuellement développée est celle du transport par caisses mobiles, conteneurs ou semi-remorques qui sont transbordés sur les différents moyens mis à leur disposition : navires, barges sur les voies navigables, remorques routières ou ferroviaires.

Une technique idéale de transfert qui peine à trouver son équation économique

Cette technique fait l'unanimité. C'est le moyen le plus simple, le plus rationnel et le plus abouti pour assurer un transfert immédiat de la route vers d'autres modes de transport. Sa progression très rapide au cours des années 90 semblait donc donner raison à ceux qui avaient investi dans cette activité et laissait espérer une véritable révolution dans les pratiques logistiques.

L'atout du transport combiné repose sur l'acheminement d'une boîte standardisée, quel que soit le type de marchandise transportée et la destination, et sur la mise en œuvre de processus très industrialisés tels que la massification des acheminements, la gestion du stockage des caisses ou la régularité des expéditions.

Mais paradoxalement, le transport combiné semble ne pas parvenir à trouver son « équation économique ». La SNCF se plaint que le transport combiné soit une de ses activités les plus déficitaires. Les opérateurs de transport utilisant cette technique se plaignent de son coût élevé alors qu'elle est en concurrence directe avec un transport routier de bout en bout qui fait référence en matière de prix. Enfin, certaines entreprises de transport combiné telles la CNC sont dans des situations financières délicates. Les aides à l'exploitation apportées par l'État, jusqu'en 2002 à la

SNCF et à partir de 2003 directement aux opérateurs de transport combiné, ne semblent pas suffire à rendre attractif ce type de trafic fret.

Malgré l'intérêt du système, il faut en effet souligner quelques-uns de ses handicaps. Tout d'abord, il nécessite un transbordement dans le cas d'une desserte maritime vers un client, voire deux en cas de dessertes entre deux points terrestres, qui implique de la manutention, des délais d'attente et des risques supplémentaires dans la fiabilité et la sécurité de l'acheminement. Il a donc un coût plus élevé par rapport à un transport de bout en bout. Par ailleurs, ce produit est le dernier venu sur le marché. Aussi, les chargeurs utilisant depuis toujours la route pour leurs expéditions et satisfaits en termes de qualité et de prix de la prestation, n'ont pas de raison de basculer vers un nouveau mode de transport qu'ils ne connaissent pas et qui nécessite parfois un investissement préalable en matériel. À prix et qualité égaux le chargeur n'a donc pas d'intérêt à utiliser le transport combiné.

Distinguer les marchés

Les difficultés rencontrées par le transport combiné ne sont pas uniformes.

Comme dans le fret conventionnel, il faut distinguer les marchés qui restent porteurs et qui sont ceux répondant le mieux aux caractéristiques du transport combiné. Il s'agit de trafics massifiés, sur de longues distances et sur de grands axes où l'exploitation peut se faire de manière cadencée. On peut citer en particulier le transport combiné maritime/fer qui met en jeu de très gros volumes transportés, minimise les charges liées au transbordement comparées aux autres modes de transport puisque la rupture de charge que constitue le port est obligatoire quel que soit le mode de transport utilisé ensuite.

À l'autre extrémité, existe un transport combiné de caisse isolée, d'échelon davantage national qui peine à se développer, pour lequel les ruptures de charges sont pénalisantes, majorent les coûts et les inconvénients du système.

Des mesures volontaristes

Au regard des spécificités du transport combiné et de ce qui a été mis en place dans d'autres pays, le nouveau schéma des aides au transport combiné envisagé en France et notifié récemment à la Commission européenne est intéressant. Il permettra d'aider à l'investissement de départ en matériel spécifique pour les transporteurs qui souhaitent basculer du transport routier au transport combiné. Il propose un nouveau régime d'aide à l'exploitation essentiellement en fonction du nombre de transbordements et plus avantageux pour le transport combiné national qu'international. Enfin, les aides seront versées directement aux opérateurs de transport combiné.

Mais les acteurs du transport combiné sont unanimes à dire que la politique du gouvernement n'est pas claire dans ce domaine. En effet, si

l'aide paraît être bien ciblée dans sa conception, il reste à démontrer qu'elle sera vraiment incitative pour décider une entreprise à changer de mode de transport et risquer de s'engager dans une nouvelle technique.

Aussi, au nom d'une certaine clarté, il s'avérerait nécessaire de concentrer les efforts publics sur quelques services jugés les plus pertinents, afin de les aider massivement et d'engager un renversement de tendance pérenne, dans le cas, par exemple, des dessertes portuaires, qui peuvent trouver à terme leur propre équilibre économique.

Par ailleurs, le transport combiné est un domaine dans lequel les clients sont très attentifs car ils ont souvent fait le choix volontaire de cette technique qui constitue en soi un métier. Dans leur propre intérêt, ils sont prêts à investir en matériel ou en termes d'organisation pour faire progresser le transport combiné. Mais ils ne le feront que s'ils sont sollicités et si l'État propose un cadre volontaire très lisible pour le transport combiné.

Enfin, les acteurs du transport combiné ont besoin de manière cruciale d'une véritable garantie dans la régularité des services et l'information fournie, car c'est leur contrainte commerciale essentielle dans une chaîne logistique parfois longue et complexe. Il est probable que l'ensemble des difficultés économiques de ce secteur serait largement atténué si la qualité des acheminements et de l'information était respectée.

Expérimenter les autoroutes ferroviaires

Il s'agit d'une technique développée en Europe, essentiellement en Suisse et en Autriche pour les traversées de massifs montagneux et qui consiste à charger sur des wagons adaptés à cet effet des camions avec ou sans leur tracteur (accompagnés ou non-accompagnés du conducteur). Ce système existe également pour la traversée du tunnel sous la Manche avec une exploitation en navette.

L'intérêt de ce produit est de se positionner entre le transport combiné classique et le transport routier.

Contrairement au transport combiné classique, il est considéré comme une aberration économique sur le principe puisqu'il fait transporter par fer des marchandises accompagnées par un poids mort considérable, celui de la remorque routière et de son tracteur. Mais il offre d'autres avantages indéniables. Il ne nécessite pas d'investissements spécifiques en matériel pour le transporteur routier ce qui est un avantage considérable pour les petits transporteurs routiers qui ne disposent pas de la logistique adaptée. Par ailleurs, l'autoroute ferroviaire offre la possibilité d'opter pour d'autres modes de transport sans anticipation nécessaire. C'est un système relativement simple comparé à d'autres solutions et qui permet une utilisation du temps de trajet ferroviaire pour le repos du chauffeur et des gains éventuels en comparaison du coût d'une infrastructure routière.

Son succès en Suisse est lié aux contraintes imposées aux routiers. Les tunnels utilisés (Lötschberg, Saint-Gothard) pour les autoroutes

ferroviaires sont anciens et permettent depuis longtemps de pallier la difficulté de franchir certains cols et de répondre au refus des citoyens suisses de voir leurs vallées défigurées par des infrastructures routières destinées essentiellement au transit. Les tunnels en construction, longs respectivement de 35 et 57 km, vont encore bouleverser la donne. Ces services d'autoroutes ferroviaires sont, de plus, situés sur des axes stratégiques européens. Malgré l'ensemble de ces atouts, ils sont largement subventionnés par l'État fédéral.

La première autoroute ferroviaire française sera mise en œuvre à titre expérimental dès cette année entre Aiton, en France et Orbassano, en Italie, sur l'artère ferroviaire historique de la Maurienne. La phase expérimentale, comprenant 4 allers et retours quotidiens, est destinée à des camions dont le gabarit est compatible avec les ouvrages actuels grâce à un matériel roulant à plancher abaissé, (Modalohr), développé par la société alsacienne Lohr Industrie et qui vient de recevoir son agrément ministériel. Dans une seconde phase, le service pourra monter en puissance et atteindre vingt à trente navettes par jour, chacune pouvant transporter vingt-huit camions, lorsque les travaux en cours pour agrandir le gabarit des tunnels existants seront achevés. Ce projet répond à ce qui avait été considéré par la Commission interministérielle des projets d'autoroutes ferroviaires, dans les années 90, comme une « autoroute ferroviaire courte », destinée à franchir des obstacles naturels ou des goulets d'étranglement. C'est pour ce type de franchissement que les membres de cette commission ont estimé qu'apparaîtraient, en priorité, les possibilités d'une exploitation rentable à la fois pour la collectivité et pour l'exploitant.

Aujourd'hui, les intérêts pour des autoroutes ferroviaires longues se manifestent. Mais quel que soit le type de projet, la rentabilité économique du service paraît difficile à obtenir, et son attractivité semble *a priori* faible s'il n'existe pas de contraintes fortes pour les routiers d'utiliser cette technique comme c'est le cas en Suisse.

Aussi, il est utile de s'interroger sur un produit qui mettrait en jeu des financements publics importants pour ne retirer qu'un très faible trafic du réseau routier, sur des distances où le transport combiné classique prend toute sa pertinence. À titre d'illustration, l'autoroute A1 supporte aujourd'hui 12 000 camions par jour ce qui équivaut à près de 500 à 600 trains par jour de vingt à vingt-cinq wagons soit un train toutes les deux ou trois minutes.

Il nous semble donc que la meilleure attitude à avoir est :

- de poursuivre l'expérience de l'autoroute ferroviaire transalpine jusqu'au bout pour pouvoir en tirer tous les enseignements nécessaires ;
- de mettre tout en œuvre pour que les transporteurs routiers soient associés au plus près au montage de ce type de projet et à la gestion de son exploitation, afin que ce service soit appréhendé comme un produit routier plutôt que comme une offre ferroviaire, avec tout ce que cela comporte comme réticence pour un routier.

Mettre en œuvre les progrès techniques pour améliorer la compétitivité du fret ferroviaire

Enfin, pour encourager la complémentarité rail-route et le transfert modal en faveur du chemin de fer, il est également indispensable que celui-ci développe des innovations techniques permettant de rendre plus compétitif le fret ferroviaire. Ces innovations techniques peuvent être, par exemple, des trains longs et lourds de plus de 1 000 mètres alors qu'ils ne font aujourd'hui que 750 mètres.

L'arrivée de nouveaux moyens d'exploiter est aussi un des leviers qui permettrait de rompre avec certaines habitudes d'exploitation. Enfin, les enjeux économiques sont importants : les trains au départ de Rotterdam peuvent faire dans certains cas 5 400 tonnes brutes tandis que ceux au départ de Dunkerque n'en font que 3 500 pour des matières pondéreuses telles que le coke. La concurrence est de fait très inégale.

Nous avons surtout retenu des auditions que ces outils de performance sont à l'étude souvent depuis fort longtemps et qu'ils butent, au-delà des mises au point techniques sur des difficultés de mise en œuvre (l'absence de voies de longueur suffisante pour garer ce type de trains) liées essentiellement au fait que l'on ne croit pas à l'apport de ces nouvelles techniques pour transformer le fret.

Nous ne pouvons que proposer que les innovations techniques fassent l'objet de véritables projets, portés par RFF et la SNCF et mobilisateurs pour l'ensemble de ces entreprises.

Aborder de front les questions d'infrastructure

Dans ce domaine les questions récurrentes sont celles-ci :

- Y a-t-il saturation de la capacité des infrastructures et quelle est l'urgence à en créer de nouvelles ?
- Est-il nécessaire de disposer d'un réseau dédié au fret ?
- Comment mesurer la pertinence économique des projets fret ?
- Comment hiérarchiser les investissements à réaliser ?

La création de capacités nouvelles d'infrastructures est-elle urgente ?

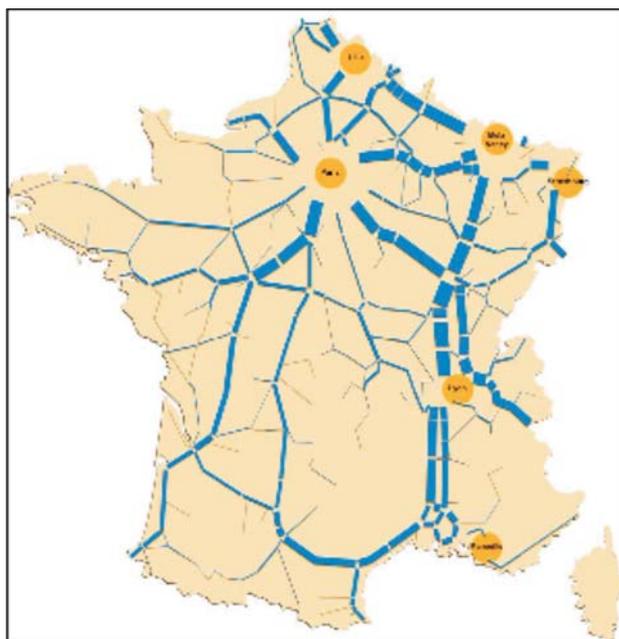
De l'avis général, très peu de situations immédiates de saturation, excepté peut-être dans le secteur de Nîmes-Montpellier, sont à craindre. En 2000, la SNCF a transporté, dans un contexte identique d'infrastructures, près de 55 milliards de tonnes km. Mais, il est exact

également que le phénomène de saturation est plus créé aujourd'hui par le trafic voyageurs que par le fret, le premier augmentant plus rapidement.

Comme nous l'avons entendu dire plusieurs fois « *on ne sait pas ce qu'est la saturation ferroviaire* ». En effet, une bonne part des situations vécues comme des cas de saturation, peuvent être en fait le fruit d'un mode d'exploitation ou d'une manière de gérer les circulations. Beaucoup d'experts, y compris étrangers, pensent qu'environ 20 % de capacités supplémentaires pourraient être gagnés en refondant les graphiques de circulation, en instaurant de nouvelles règles pour les établir et donc pour gérer les circulations, en se dotant de systèmes d'information plus performants pour permettre de fluidifier le trafic et d'anticiper davantage, et enfin en réalisant quelques aménagements de voies permettant de « gérer » la saturation, par exemple des voies de garage plus fréquentes permettant de garer des trains sans générer de ralentissement des trains suivants. C'est en effet des phénomènes de goulets d'étranglements assez classiques qui se posent.

De l'avis général aussi, des investissements seront nécessaires dès que le trafic dépassera les 55 ou 60 milliards de tonnes km, en particulier sur les axes où se concentrent la majeure partie des trafics (cf. annexe 3). La magistrale Ecofret et son équivalent sur la façade atlantique concentrent 80 % des trafics de fret français. Mais la difficulté provient de ce qu'il faudrait décider aujourd'hui d'investissements qui ne produiraient leurs effets que dans dix ans, sans prévoir avec certitude les trafics à cette échéance.

Principaux flux de trafic de fret ferroviaire en France



Source : SNCF.

Faut-il créer un réseau dédié au trafic fret ?

Un réseau réservé au fret serait une situation quasiment idéale : pas de problèmes de priorités, en particulier en situation perturbée, des conditions d'exploitation plus homogènes (en particulier pour la vitesse), des exigences de sécurité moindres et donc moins coûteuses, des capacités d'infrastructure largement accrues par rapport à la situation actuelle.

Mais, l'idée n'est pas réaliste : ni l'Europe des quinze ni aucun des États européens n'a les moyens de créer un réseau spécifique, y compris à partir des infrastructures existantes. Par contre, le concept est intéressant à préserver en l'expliquant : l'avenir du fret nécessite la réalisation d'un réseau européen de « sillons » performants sur lequel les trains de fret sont soit majoritaires, soit prioritaires sur certains créneaux horaires et dans le cadre duquel la garantie de la qualité des sillons et de leur utilisation est réelle.

À l'échelon de la France, cela se traduit de diverses manières ; quelques parties du réseau ferré national pourraient être à vocation principale de fret : la rive droite du Rhône, la ligne classique Tours-Bordeaux après réalisation de la ligne TGV. D'autres devraient être mixtes en sachant faire une place réelle et garantir des capacités d'infrastructures de qualité pour le fret : c'est le cas de la ligne nouvelle Perpignan-Figueras, ou la branche Sud du TGV Rhin-Rhône. Il ne s'agit pas non plus de vouloir multiplier les axes « fret » mais de se limiter à quelques grands axes Nord-Sud et Est Ouest sur lesquels la priorité fret doit être concrète.

De ce point de vue-là, les maillons faibles de ce réseau fret se situent dans les secteurs urbains les plus saturés qui doivent supporter tous les types de trafic sur un réseau très contraint avec une quasi-impossibilité de donner une quelconque priorité au fret face aux transports de voyageurs de proximité ou de grandes lignes.

Enfin, il faut également insister sur le fait que le réseau dédié au fret ne peut pas se limiter aux infrastructures linéaires, mais qu'il inclut les triages, les chantiers de transbordements et tout autre équipement nécessaire à la bonne exploitation du fret. Avant de procéder à certains travaux de modernisation de voies, il y aurait urgence à procéder à une véritable restructuration de certains triages tels que le regroupement des demi-triages de Sommain et Lille-Délivrance, par exemple.

Intégrer la dimension fret dans l'évaluation des projets

Le délai entre la décision de faire et le lancement de travaux est un réel problème pour les infrastructures répondant aux besoins du trafic fret. Les incertitudes sur l'évolution de cette activité ne permettent pas de réaliser un véritable bilan socio-économique comme celui qui est fait pour les projets de type TGV. C'est ainsi que, même les conséquences sur le trafic fret de certains projets destinés à l'activité voyageurs ne sont pas

réellement prises en compte. La réalisation du TGV Est en deux phases est une hérésie pour le fret. Dès la mise en service du premier tronçon de ligne nouvelle, un nombre de circulations de trains voyageurs accru, par rapport à la situation actuelle, devra emprunter après Baudrecourt la ligne classique alors que cet axe est celui du trajet Anvers-Bâle, essentiel pour les trafics européens de fret et récemment renforcé par des accords entre les entreprises ferroviaires concernées : une locomotive unique, interopérable, peut désormais aller d'Anvers à Bâle, sans changement de conducteur.

Comment hiérarchiser les investissements à réaliser

À court terme :

Prendre des décisions immédiates pour affirmer la priorité donnée au fret

Sur les axes principaux à priorité fret, définis par l'État, il est urgent de lancer un grand chantier de refonte complète des graphiques de circulation et d'identification des travaux ponctuels ou des modifications de la gestion des capacités nécessaires pour regagner des trafics sur l'ensemble du Réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF). Bien que la SNCF se soit déjà engagée à le faire sur certains tronçons et que RFF, en tant qu'attributaire des sillons soit prêt à poursuivre le travail engagé, il est nécessaire que cette demande soit exprimée par l'État à l'égard de ses entreprises sous tutelle, afin qu'elle soit considérée par l'ensemble des partenaires du secteur ferroviaire comme un « projet » prioritaire et urgent nécessitant une mobilisation.

Il serait également très utile de procéder à une véritable coordination des actuels et futurs contrats de plan pour que la dimension interrégionale souvent prévalante dans les axes de fret soit prise en compte : la multiplication par huit des montants des derniers contrats de plan pour le ferroviaire, par rapport aux contrats précédents, n'a pas pour autant évité la réalisation de travaux d'intérêt ponctuel ou l'absence de continuité de certaines réalisations. Et pourtant, personne ne peut nier que, pour un port, l'hinterland ferroviaire ne peut se limiter au territoire de la région qui l'accueille ; comment et quand Dunkerque bénéficiera-t-il d'une infrastructure ferroviaire performante lui permettant de réaliser des trafics jusqu'à Metz et Bâle ? Quand le port du Havre bénéficiera-t-il d'une rocade performante contournant le bassin parisien par le Nord-est, alors que les travaux d'amélioration de cet itinéraire sont tout à fait phasables ? La procédure de révision des contrats de plan, prévue au cours de cette année 2003, devra être l'occasion d'engager ce travail de cohérence.

Assurer une utilisation optimale des capacités

Parallèlement aux mesures relatives aux infrastructures ou à leur capacité, il est nécessaire de faire en sorte de parvenir à une meilleure gestion des capacités d'infrastructure.

Deux aspects nous semblent devoir être soulignés :

– Tout d’abord, la transposition des directives européennes pour le 15 mars doit permettre de donner réellement une priorité au fret ferroviaire en particulier en situation de saturation des infrastructures. Les règles définies devront faire l’objet d’une application rigoureuse, de la responsabilité de RFF, afin que le fret bénéficie enfin de sillons performants et de réservation correspondants aux contraintes de son activité. À titre d’exemple, nous pourrions citer la possibilité sur des secteurs où le fret bénéficie actuellement uniquement de sillons de nuit de le faire bénéficier de quelques créneaux horaires en journée afin de permettre aux trains qui n’ont pas pu utiliser leur sillon de ne pas attendre vingt-quatre heures avant d’être acheminés.

– Par ailleurs, il est indispensable que les systèmes d’information les plus performants soient mis en place pour bénéficier d’un outil de gestion des capacités d’infrastructures efficace qui permettrait de fluidifier davantage le trafic.

À moyen terme : organiser et planifier le cadre décisionnel

Il serait préférable de prendre en compte les effets des projets d’infrastructures sur l’activité fret avant d’en apprécier la rentabilité socio-économique et d’en décider la réalisation ou non.

Par ailleurs, un schéma directeur de l’infrastructure à priorité fret ¹, comprenant les lignes, les triages et les plates-formes destinées au transport combiné, comme celui qui avait été réalisé pour les lignes à grande vitesse, est indispensable. Son établissement affirmerait la volonté politique de donner une nouvelle impulsion au fret. Sa réalisation permettrait de donner un cadre aux investissements européens et nationaux à venir et d’exprimer clairement les choix effectués, non seulement en matière ferroviaire mais aussi en matière de fret.

Dans le cadre d’un tel schéma, les décisions d’investissements pour des projets à moyen terme doivent être prises rapidement, afin de construire de manière logique les axes principaux à vocation fret, dont en premier lieu la magistrale Ecofret ². Sans trancher sur la meilleure façon de procéder, la réalisation de la magistrale peut se faire par des interventions successives Nord-Sud ou l’inverse, ainsi que par la réalisation d’un ensemble cohérent Lyon-Espagne et Allemagne-Lyon, laissant le contournement de Lyon et la branche orientale vers la Chartreuse se réaliser dans un second temps.

(1) Ce schéma doit distinguer les infrastructures où le fret est l’activité majoritaire, comme par exemple la rive droite du Rhône, des infrastructures où le fret bénéficie simplement de priorités en termes de réservation de sillons et de circulations. Les investissements différeront en conséquence.

(2) La magistrale Ecofret est constituée d’une branche principale Nord-Sud de Metz à Marseille, et des axes au nord Grande-Bretagne/Benelux/Allemagne-Lorraine, Le Havre-Lorraine/Dijon, au sud Lyon-Italie et Nîmes-Espagne.

À long terme : élaborer des projets structurants

La problématique des traversées alpines ou pyrénéennes ne peut être écartée des débats. Mais il est évident que les échelles et les échéances sont bien différentes. Ces projets d'une toute autre nature et ampleur ne doivent pas être mis en concurrence avec les investissements que nous venons d'évoquer. Mais il nous semble indispensable de maintenir les perspectives de réalisation de grands projets fret à l'horizon 2020 ou 2030 tels que le Lyon-Turin ou la traversée centrale des Pyrénées, afin d'affirmer également que le fret ferroviaire est un enjeu stratégique à la taille de la grande Europe. La réalisation de ces projets nécessitera des financements spécifiques tels que ceux évoqués ci-dessous.

Mobiliser de nouveaux moyens de financement nationaux et européens

Il ne suffira pas de mettre de l'ordre dans les décisions en matière de capacités d'infrastructure. Encore faudra-t-il des moyens pour réaliser celles qui s'avèrent prioritaires dans le cadre d'une programmation stratégique. C'est un défi qu'aucun gouvernement ni les instances communautaires n'ont réussi à relever.

Créer de nouvelles ressources

Bien que le financement des infrastructures et de leur usage par la seule activité concernée soit un principe économique vertueux, la situation du secteur ferroviaire en général ne le permet pas dans l'immédiat. L'équilibre financier de ce secteur est excessivement fragile du fait de la dette héritée du passé et des aléas conjoncturels qui font varier fortement les résultats dans le trafic voyageurs mais encore plus dans le trafic marchandises. De plus, les investissements pour les axes intéressant le fret sont très en deçà de ce qui a été réalisé pour le secteur routier ou pour l'activité ferroviaire voyageurs.

Aussi, sans vouloir trancher le débat et savoir si les poids lourds doivent payer ou non l'ensemble des coûts d'usage d'infrastructure voire même leurs coûts externes (nuisances, accidents...), seule une forme de taxation appliquée à la route et affectée aux infrastructures à vocation multimodale peut permettre de sortir des systèmes d'autofinancement habituels du secteur ferroviaire et permettre la réalisation de projets stratégiques tels que la magistrale Ecofret.

Compte tenu des difficultés prévisibles pour mettre en place en France une telle taxe qui se heurterait inévitablement au *lobby* routier et des risques d'essuyer un refus de la Commission européenne, cette

taxation ne peut être envisagée qu'à l'échelon européen puisqu'il s'agit en fait d'introduire le paiement d'un droit d'usage de l'infrastructure de bout en bout. À titre d'exemple, un camion partant de Rotterdam pour rejoindre Barcelone devrait acquitter un péage quel que soit l'itinéraire parcouru (autoroute ou route nationale).

Définir les engagements financiers de chacun

Le schéma directeur évoqué ci-dessus devrait être accompagné au niveau national par une loi de programmation pour définir les grands investissements pris en charge par l'État. Les contrats de plan devraient eux aussi s'inscrire dans la logique de ce schéma et intégrer certains des travaux ponctuels identifiés pour offrir de meilleures capacités d'infrastructure.

Au niveau local, nous estimons qu'il appartient aux collectivités locales d'intervenir pour subventionner les installations qui participent à leur volonté de développement économique ou d'aménagement du territoire et qui leur permettent d'affirmer leur choix en termes de transport (plate-formes, triages, embranchement de zones d'activité ou d'entreprises, maintien en état de voies). Certaines régions interviennent déjà dans ce domaine. Mais elles craignent parfois de dépasser leurs prérogatives tandis que d'autres considèrent que le fret n'est pas leur affaire. Les collectivités locales doivent se mobiliser. Les actions mises en place dans des pays voisins comme l'Allemagne ou l'Italie, voire aussi dans certaines régions françaises, doivent nous servir d'exemples. Nous pensons en particulier à certaines régions telles que la région Centre qui, en participant à des travaux de modernisation de petites dessertes ou en finançant la réalisation d'installation terminales embranchées, a permis d'éviter de mettre sur la route 4 000 à 5 000 camions par an. En Allemagne, les *länder* peuvent subventionner le démarrage d'un nouveau service, et c'est ainsi que le *land* de Bavière a soutenu le lancement d'un nouveau service de transport combiné entre Munich et Vérone en couvrant le coût d'investissements lié aux locomotives utilisées.

Fixer des péages d'infrastructures réalistes

Bien que l'activité fret SNCF se plaigne du niveau trop élevé des péages, précisons que ceux-ci représentent en France 8 % du chiffre d'affaire de l'activité. Les données actuelles ne permettent pas de comparaisons approfondies car les systèmes de redevances de chaque pays ne recouvrent pas les mêmes réalités, il est estimé que les péages acquittés par la SNCF pour le trafic fret, à activité égale, sont trois fois plus faibles que ceux versés par DB Cargo ¹.

(1) En 2002, le péage fret en France était en moyenne de 1,1 au train kilomètre (trk), de 0,1 par trk aux Pays-Bas, de 1,8 par trk en Grande-Bretagne, de 3,6 trk en Allemagne et de 3,7 trk en Suisse.

Le système est pervers à plusieurs titres. D'une part, le niveau des péages conditionne la possibilité pour RFF d'investir, d'autre part, à partir du 15 mars 2003, le maintien d'un faible niveau de péage profitera à la concurrence.

Afin d'afficher une confiance dans sa viabilité à long terme et une volonté d'en faire une activité prioritaire, il nous paraît plus rationnel aujourd'hui d'augmenter les péages du fret ferroviaire, en particulier en supprimant l'abattement spécifique dont il bénéficie et en fixant un barème proche de celui de nos voisins européens. Une distinction pourrait également être introduite selon la qualité des sillons.

Ce relèvement du niveau des péages n'empêche pas de considérer que pour certains trafics qui ne peuvent pas le supporter, des subventions soient possibles. Mais elles seraient accordées de manière transparente pour l'ensemble des opérateurs, selon des critères objectifs. C'est ce qui est largement pratiqué en Suisse et en Grande-Bretagne (*cf.* annexe 2).

Lancer un grand emprunt européen garanti par l'Union

Les instances de l'Union européenne devraient lancer un grand emprunt, destiné à financer les projets ferroviaires les plus stratégiques, à l'échelle européenne. En effet, le niveau de subvention qu'elles peuvent actuellement accorder pour permettre la réalisation de grands projets d'infrastructures est limité à 10 % du montant total de chaque projet. Avec une participation financière aussi limitée, il faudra plusieurs générations pour réaliser les quatorze projets d'Essen ¹.

(1) Une liste de quatorze projets d'infrastructures prioritaires a été fixée au sommet européen d'Essen le 10 décembre 1994.

Chapitre III

Mobiliser tous les partenaires

Pour éviter que le scénario catastrophe décrit au début de ce rapport ne se réalise et pour retourner une situation que d'aucuns estiment irréversible, l'heure n'est plus aux interrogations, lamentations, incantations ou tergiversations. L'heure n'est plus aux demi-mesures, l'heure est à l'action. Est venu le temps de la mobilisation.

L'entreprise SNCF peut-elle relever seule le défi ? La réponse est non. Comme nous venons de le démontrer, des mesures de nature et d'ampleur très différentes doivent être arrêtées et mises en œuvre de manière coordonnée et volontariste. Leur efficacité est conditionnée à une action commune de l'ensemble des partenaires dont le ferroviaire est le métier et de tous ceux qui ont compris quels étaient les enjeux du développement du fret.

L'Europe

Contrairement à ce qu'affirme la Commission européenne dans le « Livre blanc », recueil de bonnes intentions, l'Europe n'a pas su mettre en place une véritable politique de transport et a confondu, avec la libéralisation du secteur ferroviaire, moyens et objectifs. La concurrence ne s'est donc pas appuyée sur un cadre permettant de réguler le secteur ferroviaire et de le soutenir face aux autres modes de transport.

Une politique du transport de fret ferroviaire digne de ce nom à l'échelle européenne devrait consister à définir sur toute l'Europe des axes ferroviaires de manière à former un réseau continu et identifier les travaux nécessaires pour que les infrastructures puissent supporter les trafics envisagés afin d'accroître la cohérence de ce réseau.

Mettre en place les conditions d'une véritable concurrence intermodale intégrant les coûts externes : ceci suppose notamment d'instaurer une redevance d'usage pour le transport routier.

C'est à ces conditions seulement que la libéralisation pourra être envisagée dans le cadre d'un marché régulé. La Commission européenne a abordé la question à l'envers, laissant supposer que l'introduction de la concurrence à elle seule allait redynamiser le secteur.

Enfin, les instances de l'Union européenne devraient lancer un grand emprunt destiné à financer les projets ferroviaires stratégiques à l'échelle européenne.

Si l'Europe souhaite mettre ses actions en conformité avec ses discours, elle doit aussi :

- **accepter les aides publiques (nationales ou régionales) qui pourraient concerner le soutien au démarrage de nouveaux services exploités ;**
- **accélérer les investissements prévus sur les goulets d'étranglement et sur certaines infrastructures en dépassant la limite de 10 % pour ses taux de subvention ;**
- **mener une politique sociale active en direction du monde routier afin d'élever les exigences minimales européennes et éviter ainsi une concurrence déloyale entre modes.**

L'État

L'État doit prendre ses responsabilités et fixer clairement les objectifs qu'il assigne à la SNCF et à RFF en matière de fret ferroviaire. Les milieux économiques et les citoyens sont en droit d'attendre de l'État la définition d'une politique de transport de marchandises dans laquelle le fer, la route et le fluvial auraient leur juste place.

L'État actionnaire

L'État doit assurer son rôle d'actionnaire auprès des entreprises ferroviaires. **Aussi, l'idée d'un contrat ou d'un engagement formel et public dont l'objet serait le fret ferroviaire doit permettre de fixer les orientations et le cadre dans lequel les entreprises devront ensuite, en leur en laissant les moyens, prendre des initiatives.**

Dans cette optique, l'État doit également prendre expressément position et fixer des objectifs :

1) à la SNCF :

- sur le retour à la qualité de services ;
- sur les résultats attendus en matière de volume de trafics et de résultats financiers ;
- sur l'ouverture à l'ensemble des partenaires concernés avec la création d'une commission fret placée auprès du conseil d'administration ;
- sur le respect de la mise en œuvre des mesures prises dans le cadre de la transposition des directives du « paquet ferroviaire » ;
- sur la réorganisation du groupe SNCF et sa vocation ;

2) à RFF :

- sur des priorités à respecter en termes d'attribution des capacités d'infrastructures ;

- sur le cadre dans lequel les redevances d’infrastructure doivent évoluer ;
- sur les actions prioritaires à mettre en œuvre pour dégager de nouvelles capacités d’infrastructures.

Il doit également indiquer les mesures qu’il envisage :

- pour le soutien éventuel de certains services, tels que le transport combiné ;
- pour développer un réseau fret performant ;
- pour associer le plus largement possible les partenaires du fret ferroviaire.

Ce système d’engagements doit se décliner également au niveau régional pour que soient définis des objectifs et actions communs en faveur du fret ferroviaire pour lesquels État, régions, RFF et SNCF prendraient des engagements.

L’État développeur

La deuxième partie du rapport présente l’ensemble du programme qu’il serait nécessaire de mettre en place de manière très suivie :

- lancer un grand chantier de refonte des graphiques de circulation accompagné d’un programme de travaux ponctuels sur les lignes les plus saturées ;
- définir un schéma directeur pour visualiser la réalisation d’un réseau dédié au fret, ne se limitant pas seulement aux lignes de chemin de fer mais intégrant la problématique des triages, des chantiers de transbordement et des ports ;
- prévoir les investissements nécessaires pour mettre en œuvre le schéma directeur par le biais d’une loi de programmation donnant une visibilité à moyen terme.

L’État régulateur

Le secteur ferroviaire ne se limite plus aujourd’hui à un face à face entre État et entreprise monopolistique. Avec la création de RFF, avec les conseils régionaux devenus autorités organisatrices de transport, enfin avec l’ouverture proche à de nouvelles entreprises ferroviaires du réseau ferré national, l’État voit son rôle se transformer radicalement. Il porte la responsabilité de garantir le bon fonctionnement du système ferroviaire.

Pour cela, il doit :

- **inciter les collectivités locales à s’impliquer dans les questions relatives au fret ferroviaire, que ce soit en termes d’investissements ou de participation à des instances de concertation au niveau régional ;**
- **jouer davantage son rôle de coordinateur pour des projets à la fois régional et national (dans le cadre des contrats de plan) ;**
- **créer les conditions pour que les chargeurs puissent participer davantage au débat sur le fret ferroviaire et aux actions entreprises.**

Les collectivités locales

Le transport de marchandises est un élément essentiel des politiques régionales de développement. Mais la situation de monopole dans laquelle s'exerce jusqu'à présent le transport ferroviaire a *de facto* éloigné les collectivités locales et les a dissuadées d'intervenir.

Avec les évolutions engagées suite à la décentralisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs, une meilleure connaissance du fonctionnement de ce mode d'exploitation et un véritable dialogue s'est engagé entre la SNCF et les conseils régionaux.

Devenus des partenaires de l'entreprise, ceux-ci mesurent mieux le rôle du transport ferroviaire de marchandises dans leur développement économique et la manière dont ils pourraient intervenir à l'échelon de leur territoire.

Pour la première fois ou presque, les investissements des collectivités locales en matière d'infrastructures ferroviaires se sont traduits dans les contrats de plan État/région. Mais trop souvent, leurs engagements financiers se limitent à des projets de modernisation ou d'électrification de lignes. Or, **le fret a besoin d'une multitude d'interventions, parfois moins spectaculaires, mais qui sont essentielles pour son développement : c'est ainsi que les régions peuvent aider à la remise en état ou à la création d'installations terminales embranchées pour desservir une unité de production ou une zone d'activité.**

Les collectivités locales peuvent s'impliquer dans des projets visant à créer de nouveaux services de fret dans une région, car jusqu'à présent, aucun acteur direct du secteur ferroviaire ne joue ce rôle de fédérateur. Pour en assumer pleinement la fonction, **les conseils régionaux devraient pouvoir être autorisés par la Commission européenne à aider au démarrage de certains trafics comme c'est le cas actuellement en matière de transport combiné et de navettes portuaires, au niveau de l'État.**

Les entreprises ferroviaires RFF

Le rôle de RFF est fondamental pour garantir à l'activité fret une véritable priorité sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire. Organisme répartiteur des capacités d'infrastructure, sa responsabilité est essentielle.

Par ailleurs, une revalorisation des péages fret n'est plausible que si elle se traduit par les travaux nécessaires permettant d'offrir aux trafics fret des sillons de meilleure qualité au moment de la réservation et de garantir les circulations.

La SNCF

Les attentes à son égard sont à la hauteur des difficultés rencontrées. Indépendamment de ce que peuvent faire les autres partenaires pour participer à un renouveau du fret ferroviaire, la SNCF a un rôle essentiel à jouer, comme nous l'avons souligné dans le chapitre II.

Il n'est pas dans notre mission d'indiquer de quelle manière l'entreprise doit mettre en œuvre les réformes proposées. Ces décisions relèvent du président et du conseil d'administration de la SNCF, lorsque l'État lui aura remis sa « feuille de route ».

Les chargeurs

Ce sont les principaux intéressés, à titre commercial, puisqu'ils créent la demande. Ils ont parfois le sentiment que l'on voit trop dans le fret ferroviaire les éléments d'une politique de développement durable et d'aménagement du territoire alors qu'il constitue pour eux une prestation marchande. S'il est souvent question « d'associer les chargeurs », les mesures concrètes le permettant n'ont jamais été prises.

Aussi nous paraît-il indispensable, sans faire des chargeurs des parties prenantes au contrat qui pourrait régir à l'avenir les relations entre RFF, SNCF, l'État et les régions, **de les associer dans le cadre d'un comité national de suivi des engagements.**

Par ailleurs, **les chargeurs devraient être le plus souvent possible associés au montage des projets les concernant, non seulement au moment de leur élaboration mais surtout lors de leur concrétisation.** À titre d'exemple, on peut citer l'intérêt qu'il y aurait à les faire participer le plus souvent possible à la gestion des plates-formes de transport combiné, de les intégrer dans les sociétés qui peuvent être concessionnaires de services comme dans le cadre de la future autoroute ferroviaire de la Maurienne ou de les associer de manière partenariale à l'exploitation des dessertes portuaires.

Conclusion

Alors, le fret ferroviaire peut-il être relancé ?

Oui ! Si l'on cesse d'empiler des idées reçues en les confrontant aux réalités.

Oui ! Si l'on cesse d'entonner des couplets rassurants pour ne pas « désespérer Billancourt ».

Oui ! Si l'Union met en place une véritable politique de transport et cesse de confondre, avec le dogme de la libéralisation du secteur ferroviaire, moyens et objectifs.

Oui ! Si l'État actionnaire, développeur, régulateur, remplit ses missions et si le Parlement l'y incite et y veille.

Oui ! Si les collectivités locales sont associées à la définition d'une nouvelle politique en matière d'aménagement du territoire et de transport.

Oui ! Si Réseau ferré de France peut investir et toiler les sillons.

Oui ! Si la SNCF est en mesure de mettre en place les réformes profondes nécessaires et retrouve la fierté de ses ambitions.

Oui ! Si la SNCF, sous l'impulsion de l'État, transforme fret SNCF et le groupe en une société européenne « Euro-Fret ».

Oui ! Si les cheminots cessent de ressentir l'Europe comme une contrainte, voire un danger, mais saisissent celle-ci comme une chance, un enjeu et un défi à relever.

Oui ! Si l'ensemble des partenaires et acteurs du développement du fret ferroviaire se mobilisent.

Oui ! Si nous engageons tous ensemble, résolument, la nouvelle bataille du rail.

Annexes

Liste des personnes auditionnées

Professionnels du fret

- M. Armengaud, directeur transport et logistique d'ARCELOR.
- M. Berthod, PDG de Novatrans.
- M. Bertonèche, directeur général de Sea Bulk.
- M. Bertrand, responsable planning, développement et réseaux ferroviaires Eurotunnel.
- M. Bréaud, président de TLF.
- M. Cornède, délégué général de TLF.
- M. Dancoisne, président du directoire de CNC Transports.
- M. Deneuille, délégué général de la FNTR.
- M. Di Lallo, président de la Commission ferroviaire de l'AUTF, président de l'ERFCP.
- M. Frérot, directeur général de CGEA Connex.
- M. Gerondeau, délégué général de l'Union routière de France.
- M. Laufer, président du GETC.
- M. Léandri, délégué général de l'AUTF.
- M. Le Guilloux, directeur ingénierie logistique groupe CAT.
- M. Leroi, directeur des relations extérieures de GEFCO.
- M. Mauvilly, vice-président délégué de TLF.
- M. Peter, délégué général de T3M.
- M. Petitmengin, directeur général délégué de Novatrans.
- M. Quetstrøey, chef du département marketing et transport du PAD.
- M. Shirrefs, directeur général du groupe Eurotunnel.
- M^{me} Stutter, directeur PR de Grayline Euro RSCG PR & Corporate.
- M^{me} Suart, directeur des relations institutionnelles de Vivendi Environnement.
- M. Trotignon, président du port de Dunkerque (PAD).

Groupe SNCF

M^{me} Borne, directrice de la stratégie SNCF.
M. Citroën, directeur de SYSTRA.
M. Couvert, directeur en charge de l'infrastructure SNCF.
M. Douté, directeur de l'activité fret.
M^{me} Dreyfus-Cloarec, directrice économie et finances SNCF.
M. Gallois, président de la SNCF.
M. Intrand, conseiller auprès du DTPRL.
M. Pépy, directeur général délégué Clientèle SNCF.
M. Rol-Tanguy, directeur général délégué fret SNCF.
M^{me} Targa, représentante de Fret Italia en Italie.
M. Toubol, président directeur général de SNCF participations.
Les administrateurs de la SNCF.

Dans le cadre d'une rencontre organisée à la direction fret ont été rencontrés

M. Bayle, président directeur général de VFLI.
M^{me} Castany, directrice déléguée fret de la région de Strasbourg.
M. Charpentier, directeur général de Fret International.
M. Delorme, directeur adjoint du fret chargé de la commercialisation.
M^{me} Demouchy, directrice gestion finances branche fret.
M. Feuvre, responsable pôle animation des projets du fret.
M. Gaillot, adjoint production unité d'affaires transport intermodal et messagerie.
M^{me} Gorge, directrice de la communication fret.
M^{me} Héron, directrice déléguée fret de la région de Chambéry.
M. Massard, directeur pôle ressources humaines et finances du fret.
M^{me} Orzechowski, directrice de la stratégie branche fret.
M. Radenac, directeur adjoint du fret chargé de la production.
M. Saintes, directeur d'unité affaires charbon acier.
M. Schaudel, directeur d'unité d'affaires bois matériaux produits de carrières.
M. Simon, directeur du pôle développement infrastructure et aménagement du fret.
M^{me} Toque, directrice d'unité d'affaires pétroles, chimie et métaux.

Organisations syndicales

CGT (Fédération nationale des travailleurs cadres et techniciens des chemins de fer français) : MM. Le Reste, Boudet.

CFDT (Fédération des cheminots) : MM. Thouzeau, Vincent.

FO (Syndicat force ouvrière des cheminots) : M. Falempin.

CFTC (Fédération CFTC des cheminots) : M.M. Collard, Reinberger.

SUD RAIL (Fédération des syndicats de travailleurs du rail solidaire, unitaires et démocratiques) : MM. Tronet, Bellanger.

UNSA (Union nationale des syndicats autonome) : MM. Duron, Giraud, Poncelet.

CFE-CGC (Fédération nationale du personnel d'encadrement des chemins de fer et des activités connexes) : M. Pallac, M^{me} Collin.

SNCS (Syndicat national des cadres supérieurs de la SNCF) : M. Wieland, M^{me} Parant.

FGAAC (Fédération générale autonome des agents de conduite faisant fonction et assimilés des chemins de fer) : MM. Lasne, La Rocca.

Réseau ferré de France

M. Duport, président.

M. Fouet, expert fret à la direction du développement.

M. Richard, directeur du réseau ferré.

Administrations

Mission chargée de l'audit des infrastructures :

M. Brossier, président du Conseil supérieur de la marine marchande (CGPC).

M. Gressier, président de la 4^e section (CGPC).

M. Jacquet, DATAR.

M. Martinand, vice-président du conseil général des Ponts et Chaussées.

Organismes socio-économiques

M. Bessay, vice-président du Conseil national des transports.

M. Chauvineau, membre du Comité économique et social.

M. Destot, président du GART.

M. Lépine, président de la société Lyon-Turin ferroviaire (LTF).

M. Rivoire, délégué général de transalpine Lyon-Turin, DG de Savoie Technolac.

Élus

- M. Fournier, vice-président du conseil régional de Rhône-Alpes.
- M. Vial, président du conseil général de Savoie.

Experts, personnalités qualifiées

- M. Bonnafous, professeur à l'Institut politique de Lyon.
- M. Calcagno, directeur délégué du groupe EGIS.
- M. Croc, directeur du marketing EGIS.
- M. Essig, consultant, ancien président de la SNCF.
- M. Jupont, ancien directeur à la SNCF.
- M. Poinssot, ancien directeur général de la SNCF.
- M. Salini, INRETS.
- M. Veil, consultant.

Commission européenne

- M. Lamoureux, directeur général transport et énergie (TREN).
- M. Vinois, chef de l'unité transport et interopérabilité ferroviaire.

Autres entreprises ferroviaires européennes

- M. Pasche, représentant de SBB CFF FFS Cargo en France.
- M. Degenhardt, représentant de DB Cargo en France.
- M. Zecchini, représentant de FS Cargo en France.
- M. Servais, représentant de B Cargo en France.

Liste des contributions reçues

Contributions institutionnelles

Avenir Transports, en partenariat avec le groupement d'intérêt pour le fret ferroviaire : « L'Europe, une région pour le fret de demain. Fret ferroviaire, y croit-on vraiment ? », janvier 2002.

Note de réflexion de l'Association des usagers du transport ferroviaire (AUTF) relative au fret ferroviaire, octobre 2002.

Chambre régionale de commerce et d'industrie Aquitaine : « Les infrastructures de communication : la priorité de l'Aquitaine. », novembre 2002.

Lettre de l'Association française des wagons particuliers, novembre 2002.

Société EGIS : « Avenir du fret ferroviaire », contribution dans le cadre de l'audition de M. Calcagno, directeur délégué du groupe EGIS et de Michel CROC, directeur de marketing, décembre 2002.

Plate-forme du Groupement des autorités responsables du transport (GART) sur le fret ferroviaire, Commission régions du 29 janvier 2003.

GART : « Associer les collectivités territoriales à l'organisation de la répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires », janvier 2003.

Contribution des chambres de commerces et d'industrie à la mission de messieurs les sénateurs Haenel et Gerbaud sur l'avenir du fret ferroviaire, janvier 2003.

Contributions individuelles

M. Chauvineau, membre du Comité économique et social.

M. Martinand, ancien président de Réseau ferré de France.

M. Jupont, « le fret ferroviaire » novembre 2002.

M. Hurbe.

M. Vuillermoz.

M. Sauvage.

M. Pomès.

M. Fiquet.

M. Fené.

M. Bourrier, « Projet de tunnel sous le mont Genève ».

Sollicitations par écrit

Dix ambassades de France auprès des États européens voisins ont été interrogées, les réponses ont été coordonnées par la direction aux relations économiques extérieures.

Les présidents de conseil régional et les présidents de conseils économique et social régionaux ont été sollicités par écrit, dix-sept réponses nous sont parvenues.

Les préfets de région ont été sollicités par écrit, onze réponses sont parvenues.

Synthèses de certaines contributions

État des lieux de la situation du fret ferroviaire de dix pays européens. Synthèse de l'enquête réalisée par la DREE

Dans le cadre de la mission parlementaire sur le fret ferroviaire confiée par le Premier ministre aux sénateurs Haenel et Gerbaud, les ambassades de dix pays européens ont été contactés, par l'intermédiaire de la direction des relations économiques extérieures (DREE), afin de fournir des éléments sur la situation institutionnelle, économique et financière du fret ferroviaire des pays concernés.

Il apparaît, en effet, nécessaire de disposer d'informations aussi précises que possible sur la situation du fret dans un certain nombre de pays étrangers, la situation en France étant fortement conditionnée par celle de plusieurs pays étrangers avec lesquelles elle est en relation, et plus généralement par le contexte international des échanges ferroviaires.

Les éléments réunis par la DREE nous ont permis d'effectuer une synthèse sur les thèmes où l'homogénéité des réponses le permettait.

La présente note traite plus particulièrement des structures en charge du fret, de l'évolution de l'activité fret au cours de ces dernières années, de la libéralisation du marché avec l'arrivée des nouveaux opérateurs, de la gestion et de l'allocation des capacités et des aides financières publiques.

Dans l'annexe 4 figurent des fiches synthétiques concernant les grandes entreprises ferroviaires historiques ainsi que quelques entreprises que l'on pourrait qualifier, pour la plupart, de nouveaux entrants.

Objectifs volontaristes de développement

Il convient de noter que les objectifs volontaristes de développement du fret ne concernent pas que la France. Pratiquement tous les pays concernés misent sur le développement du fret pour contribuer au rééquilibrage intermodal. Des pays tels que la Grande-Bretagne ou l'Allemagne,

pour ne citer que ces deux pays, ont des objectifs très voisins de ceux de la France en terme d'augmentation du trafic à l'horizon 2010-2015.

Structures en charge du fret

On peut affirmer que le fret ferroviaire tend maintenant à bénéficier de **structures qui lui sont dédiées**, que ce soit sous la forme de sociétés filiales des opérateurs historiques (cas de la DB AG en Allemagne) ou de structures dédiées dans le cadre de l'organisation de ces opérateurs (cas de la SNCF), voire dans certains cas de sociétés privées (cas de la Grande-Bretagne).

Mais il est surtout à noter que la situation semble très évolutive de sorte qu'il apparaît difficile de présenter un panorama exact et complet des différentes situations rencontrées.

Il en ressort notamment que la spécialisation fret est bien réelle, d'autant plus qu'elle tend à se traduire concrètement par la spécialisation au niveau des moyens, et notamment du matériel roulant, avec, comme cela est le cas en Allemagne, de très importants programmes d'investissements en matière de locomotives tant électriques que diesel.

À l'avant garde de cette évolution on peut citer le cas de la Grande-Bretagne où l'activité fret est entièrement privatisée et libéralisée avec une entreprise ferroviaire dominante (English Welsh and Scottish Railways), laquelle est actuellement en vente.

Évolution du trafic de fret ferroviaire au cours de ces dernières années

Si l'on se réfère globalement à une période récente, soit 1995-2001, la tendance pour ce qui concerne le volume d'activité en tonnes km¹ est sensiblement identique dans tous les pays.

On observe une certaine stabilisation des volumes transportés, voire une légère hausse (en particulier aux Pays-Bas et en Autriche). Les parts de marché observées évoluent peu et se situent à des niveaux particulièrement bas (en Espagne, aux Pays-Bas, au Danemark ou en Grande-Bretagne). La baisse d'activité, constatée en 2001, concerne plusieurs pays. C'est ainsi que le trafic de fret ferroviaire allemand a baissé de 1,1 % en Allemagne en 2002, après une baisse de 2,5 % en 2001.

Il convient de noter l'exception Suisse avec une part de marché particulièrement importante du mode ferroviaire (75 % du transit alpin en 2000), compte tenu de l'importance du trafic de transit et des mesures de limitation du poids des camions. Toutefois, la mise en place des accords entre l'UE et la Suisse, se traduisant notamment par un relèvement de cette limite de poids et l'introduction d'un contingent d'autorisations pour un poids total de 40 tonnes, a entraîné l'an dernier une érosion de cette part de marché.

(1) La tonne km est une unité de mesure assez représentative de l'« intensité » de l'activité.

Enfin le cas de la Grande-Bretagne mérite d'être cité car on y observe une augmentation tant du volume d'activité que de la part de marché, mais il est vrai que le niveau de départ était assez bas.

Trafic en milliards de tonnes km

	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Grande-Bretagne	21	17,6	16	16	13,3	15,1	16,9	17,3	18,2	18,1	19,7
Belgique	6,8	8	8,3	8,4	7,3	7,2	7,5	7,6	7,4	7,7	7,1
Pays-Bas	2,7	3,4	3,3	3,1	3,1	3,1	3,4	3,8	4	4,5	4,3
Allemagne	54,3	63,8	62,9	61,4	69,1	67,2	72,7	73,6	71,4	76	74,3
Suisse	5,1	7,4	7	8,3	8,2	7,4	8,2	8,7	9,8	10,8	10,5
Autriche	9,4	11	11,9	12,7	13,7	13,9	14,2	14,7	15	16,6	16,9
Italie	14,9	18,4	18	21,2	24	23,3	25,2	24,7	23,8	25	24,4
Espagne	11,1	11,3	12,1	11,6	10,4	10,2	11,5	11,8	12	12,2	12,3
<i>France</i>	<i>61,2</i>	<i>66,4</i>	<i>52,4</i>	<i>49,7</i>	<i>46,6</i>	<i>48,3</i>	<i>52,6</i>	<i>52,7</i>	<i>52,1</i>	<i>55,4</i>	<i>50,4</i>

Évolution de parts de marché marchandises de quelques réseaux européens en %

	France	Allemagne	Italie	Espagne	Grande-Bretagne
1984	32,3	23,7	10,6	9,8	12,5
1990	26,0	20,6	10,1	7,0	10,0
1994	23,9	18,1	10,1	4,8	7,8
1997	21,8	18,5	10,4	5,3	9,4
2000	20,6	17,4	9,7	3,8	9,9

Source : SNCF.

Gestion et allocation de capacité

La mise en place des directives européennes est en cours. On peut considérer que plusieurs modèles existent :

- modèle type allemand (DB NETZ, filiale du groupe DBAG) ou italien (RFI, Rete Ferroviaria Italiana, dépendant du groupe FS) où le gestionnaire d'infrastructure est une société faisant partie de la *holding* du groupe. En Allemagne cette entité, contrôlée par un organisme dépendant du ministère, assure la répartition des sillons et fixe le niveau des péages, et négocie avec les entreprises ferroviaires les prix d'accès au réseau. Il semblerait que l'on puisse s'orienter vers la suppression de la *holding* ;
- services indépendants appartenant à l'entreprise ferroviaire (cas de la Belgique, de la Suisse, de l'Autriche) ;

– sociétés ou organismes publics appartenant dans certains cas au ministère des Transports (Grande-Bretagne avec la création de Network Rail à la suite de la faillite de Railtrack, Pays-Bas, Suède, Danemark, Espagne).

Quelques pays, comme la Grande-Bretagne, l'Allemagne ou l'Autriche, ont déjà mis en place une autorité de contrôle indépendante des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises ferroviaires pour arbitrer les conflits qui pourraient apparaître en matière d'attribution de sillons.

Cependant en Allemagne la neutralité d'attribution des sillons est régulièrement remise en cause, malgré l'existence de l'Office fédéral des chemins de fer (« Eisenbahnbundesamt » EBA), qui peut intervenir en cas de présomption de discrimination d'accès au réseau. Il semblerait qu'une agence des sillons doive être créée pour garantir l'égalité de traitement entre demandeurs.

L'« Open Access » et les nouveaux intervenants du secteur ferroviaire

Un certain nombre des pays interrogés autorise l'accès au réseau ferroviaire à de nouvelles entreprises ferroviaires à des degrés divers (Grande-Bretagne, Danemark, Suède, Allemagne, Italie, Suisse, Pays-Bas).

Globalement leur part dans le volume de fret transporté est faible, bien qu'en augmentation régulière.

Les pays qui ont le plus libéralisé le marché (notamment la Grande-Bretagne et la Suède) se caractérisent encore par une très forte part de l'opérateur historique.

On assiste globalement à une multiplication d'opérateurs travaillant sur des niches de trafic ou en complément des entreprises historiques (pour des dessertes terminales notamment), mais on a également des entreprises offrant de nouveaux services en tant qu'opérateur logistique sur les sites des entreprises industrielles ou opérant sur des distances plus longues.

Un réseau de partenariats quelquefois complexe (rachats, accords commerciaux, simples assemblages techniques...) est en train de se tisser entre entreprises ferroviaires historiques et nouvelles entreprises. Ces accords de partenariat peuvent permettre à des opérateurs historiques d'avoir accès à certains marchés auxquels ils n'auraient pu prétendre et de conforter leurs positions face à leurs concurrents.

Regardons plus spécialement la situation par pays

L'Allemagne est le pays dans lequel le plus grand nombre de licences d'exploitation a été attribué. Près de deux cents entreprises ont une licence d'exploitation dont une majorité qui sont des entreprises

publiques détenues par les *länder* ou communes et fournissent souvent des prestations de pré ou post acheminement aux prestations de la DB AG. Plus de la moitié de ces entreprises ont également des licences de gestionnaires d'infrastructure et possèdent éventuellement leur propre infrastructure. L'ensemble de ces entreprises a une part de marché de l'ordre de 5 %, part estimée en croissance rapide. C'est le groupe français Connex (groupe Vivendi Environnement) avec 3 % de part de marché qui occupe la première place et exploite notamment un trafic quotidien entre les ports de la Baltique et le sud de l'Allemagne. Parmi les entreprises régionales il convient de citer également HGK (Hafen und Guterverkehr Koln AG), propriété de la ville de Cologne, qui est également liée à l'entreprise hollandaise Shortlines et aux CFF pour relier les ports de la mer du Nord à Bâle et l'Italie. BASF avec trois entreprises allemandes et suisses de fret ferroviaire a créé l'entreprise Rail4Chem, dont la vocation est le transport de marchandises dangereuses sur de longues distances.

En Italie le processus d'ouverture est plus récent. L'opérateur historique (Trenitalia) a deux principaux concurrents, Ferrovie Nord Milano, société détenue en majorité par la région de Lombardie et qui nourrit des ambitions européennes, et Rail Traction Company qui fait du trafic combiné par l'axe autrichien du Brenner.

Les Pays-Bas ont largement anticipé la libéralisation du marché. Actuellement trois entreprises, Acts Nederland (transport combiné de déchets), Shortlines (transport combiné sur courtes distances) et Ers Railways (trains navettes de conteneurs maritimes) assureraient 14 % du trafic.

En Belgique deux entreprises (DL Cargo et Intercontainer Interfrigo viennent d'obtenir une licence), mais le trafic est pour le moment encore totalement aux mains de l'opérateur historique.

Le Royaume-Uni a vu son fret privatisé en 1993. Hormis l'entreprise dominante English Welsh And Scottish Railway (qui a repris les activités de British Rail) qui a pratiquement un monopole de fait sur une très grande partie du trafic conventionnel existe également Freightliner qui est l'opérateur intermodal dominant et deux autres entreprises ferroviaires ayant des domaines d'activité bien spécifiques.

En Suède l'opérateur historique « Green Cargo » et l'entreprise LKAB (transport de minerais sur la ligne du nord) assurent la quasi totalité du trafic. D'autres entreprises ont des licences mais leur rôle paraît bien modeste. Il convient, bien évidemment, de citer Ikea Rail qui a démarré avec un trafic de trains réguliers à destination de l'Allemagne et a des objectifs de développement importants.

Au Danemark, c'est la société Railion Danemark A/S, société de droit danois, filiale à 100 % de la société allemande Railion GmbH qui semble assurer la presque quasi-totalité du trafic, malgré l'apparition récente de deux autres entreprises ferroviaires.

En Espagne ce sont les opérateurs publics historiques qui sont encore aujourd'hui en situation de monopole, mais avec une volonté affichée, semble-t-il, d'aller très vite vers l'ouverture du marché. Il est fort

probable que la société Transfesa, wagonnier et opérateur logistique spécialiste du changement d'essieux à la frontière, nourrisse des ambitions européennes fortes.

En Autriche la libéralisation du marché y reste assez marginale mais il semblerait que de nouveaux opérateurs se montrent actifs. À côté de l'opérateur historique (les OEBB), il convient de mentionner la société austro-hongroise Raab-Odenburg-Ebenfurter-Eisenbahn qui a une position stratégique importante, avec son point nodal en territoire hongrois à Sopron, concernant le trafic combiné échangé avec les PECO.

Le développement des alliances

Ces accords de partenariat constituent des leviers de développement stratégiques.

C'est ainsi que les relations transalpines sur la « banane bleue » apparaissent être à cet égard un enjeu particulièrement important.

CFF CARGO va créer en 2003 une nouvelle société en Italie du Nord afin de pouvoir y opérer à son propre compte, après l'échec de tentative de fusion avec FS Cargo. On peut également citer l'alliance conclue entre les CFF, la société allemande HGK et l'opérateur rail-route Hupac qui a donné naissance à la société Swiss Rail Cargo pour développer des offres sur l'axe rhénan grâce à l'utilisation du *hub* de Bâle.

L'opérateur historique allemand (DB Cargo), en vue de développer ses trafics internationaux, a également créé Railion, une société qui intègre les activités des opérateurs historiques hollandais et danois, et qui développe actuellement un réseau d'alliances pour essaimer en Europe. Sur les trafics alpins, les Allemands ont passé un accord avec les BLS, la DB étant rentrée dans le capital de la société BLS Cargo pour conforter ses positions en direction de l'Italie via l'axe du Lœtschberg/Simplon. Il convient également de mentionner la création d'une société commune Ralpin AG (capitaux CFF, BLS, Hupac et FS) pour exploiter une autoroute roulante sur l'axe du Lœtschberg/Simplon.

Le cas de la Suisse mérite une attention particulière avec les deux opérateurs historiques que sont les CFF, qui traitent l'ensemble du trafic en wagons isolés, et le BLS (détenue en majorité par le canton de Berne) qui gère l'autoroute roulante. Malgré l'existence d'un grand nombre de petites entreprises ferroviaires, il ne semble pas y avoir réellement de nouveaux entrants. **Ce sont davantage des accords et partenariats avec les deux principaux opérateurs qui donnent le ton avec en toile de fonds la recherche de la maîtrise d'importants courants de trafic sur ces axes d'échanges européens majeurs que sont les axes transalpines du Gothard au Lœtschberg/Simplon, sur les relations Benelux-Cologne-Bâle-Italie du Nord.**

Aides financières publiques au fret

Il apparaît assez difficile de faire une synthèse sur cette question car bien souvent les données dont nous disposons ne recouvrent pas forcément les mêmes aspects, mais on peut tout de même noter de façon générale, que **les aides financières qui s'adressent à l'exploitation concernent le trafic combiné rail-route.**

C'est notamment le cas dans plusieurs pays :

En Allemagne le gouvernement a dépensé 253 M d'euros depuis 1998 pour les installations de transport combiné et a obtenu le feu vert de la Commission européenne pour une aide de 110,4 M d'euros pour la construction de terminaux ; des mesures d'incitation à la construction de plates-formes logistiques sont prévues.

En Italie les aides à l'exploitation disponibles pour le trafic combiné, y compris les autoroutes ferroviaires seraient de 360 M d'euros, une partie étant directement attribuée aux entreprises ferroviaires en fonction du tonnage kilométrique réalisé.

En Suisse, sur la période 2000-2010, une somme d'environ 2 MM d'euros doit permettre de rendre l'offre plus attractive, dont la part la plus importante, 175 M d'euros par an sera utilisée pour subventionner le trafic combiné, notamment accompagné (autoroute ferroviaire) en réduisant le prix des sillons jusqu'en 2010. **La technique de l'autoroute ferroviaire serait ainsi subventionnée à 50 %**, les subventions devant être progressivement réduites avec les gains de productivité.

En Autriche l'état fédéral affecte annuellement un montant de 65 M d'euros pour la route roulante ainsi que 73 M d'euros dans le transport combiné non accompagné, ce qui correspond en moyenne à une subvention de l'exploitation d'environ 50 %.

Le transport conventionnel de fret ne bénéficie d'aides publiques qu'en matière d'installations terminales embranchées et de desserte des ports. À noter **qu'en Autriche, le transport de déchets et de produits chimiques toxiques bénéficie de subventions.**

Le cas de la Grande-Bretagne paraît également intéressant dans la mesure où des subventions semblent pouvoir être accordées dans le cas de projets visant à transférer directement des trafics du mode routier vers le mode ferroviaire. La Strategic Rail Authority aurait la possibilité d'accorder des subventions pour inciter les transporteurs à accomplir cette démarche, *a priori* pour tout type de trafic ferroviaire, combiné ou conventionnel. La subvention serait calculée en prenant en compte le nombre de camions évités sur la distance parcourue. Elle peut également prendre la forme d'une aide au péage payée au gestionnaire de l'infrastructure.

Il est, de plus, important d'ajouter que dans plusieurs pays des aides publiques conséquentes concernent les investissements dans l'infrastructure, avec un effet direct et immédiat sur l'augmentation de la capacité de l'infrastructure pour le fret. Il convient ici de mentionner les très gros investissements en cours ou prévus concernant les lignes à

grande vitesse (notamment dans des pays comme l'Allemagne, l'Italie ou encore l'Espagne) qui vont permettre d'améliorer très sensiblement les conditions d'acheminement des trains de fret grâce à l'utilisation par les trains de fret de lignes à grande vitesse mixtes, et à la capacité libérée sur les lignes du réseau classique dans le cas de lignes à grande vitesse dédiées aux voyageurs.

Enfin et surtout il ne faut pas omettre de mentionner les travaux en cours pour la construction des deux tunnels de base à travers les Alpes suisses, qui complétés par la ligne hollandaise de fret de la Betuwe, et les travaux en cours sur le réseau allemand, notamment de Mannheim à Bâle, **permettront d'offrir à l'horizon 2015 un axe majeur très performant reliant les ports du Benelux, l'Allemagne et l'Italie du Nord.**

Le point de vue régional

(À partir des contributions envoyées par les régions, les conseils économiques et sociaux des régions, les chambres de commerce et d'industrie et les services déconcentrés de l'État.)

Les régions, pour la moitié d'entre elles, se sont exprimées sur le fret ferroviaire par l'intermédiaire de contributions des conseils régionaux ou des conseils économiques et sociaux.

À la lecture de ces contributions, toutes les régions ayant répondu ont fait part de l'intérêt qu'elles portent à l'activité fret et de leur souhait d'intervenir dans la mesure de leurs prérogatives sur ce sujet. Les points les plus sensibles évoqués sont :

La cohabitation du trafic TER et fret

L'articulation entre développement du transport de marchandises et du transport régional de voyageurs constitue un véritable enjeu avec le transfert de compétences intervenu dans ce dernier domaine au 1^{er} janvier 2002.

Certaines régions développent l'idée qu'il n'y a pas d'opposition TER/fret, les trafics de ces deux activités étant de nature différente. De plus, le maintien du réseau sous la pression du TER permet au fret de bénéficier d'accès à certains axes qui, sans l'activité voyageurs, auraient été abandonnés ou fermés (par exemple, la région Centre). Mais d'autres considèrent que, dans les zones saturées, le fret est une activité trop grande consommatrice de sillons, qu'elle n'utilise que pour partie, au détriment de l'activité TER alors que les régions financent dans le cadre des contrats de plan des travaux pour améliorer les capacités d'infrastructure (par exemple la région Lorraine). À ce sujet, il est parfois dit que le fret ne doit pas faire appel à des financements des régions autres que volontaires (par exemple la région Picardie).

La cohérence des investissements pour les infrastructures

Les travaux financés dans le cadre du contrat de plan sont décidés dans un cadre national peu clair en termes de choix stratégiques pour le transport de marchandises et de perspectives de développement de cette activité. La construction d'axes fret de portée nationale ou interrégionale s'avère donc difficile (exemple : l'axe Le Havre-Reims-Metz-Strasbourg). La réflexion, unanime dans les contributions de ces régions, est équivalente sur les questions de plates-formes à réaliser pour le transport combiné.

L'exploitation et le maintien du réseau pour les dessertes terminales

Les difficultés de maintien en bon état de fonctionnement des dessertes terminales et du réseau « capillaire » par l'absence de prise en charge des coûts correspondant ont été identifiées par plusieurs régions (notamment Centre, Haute-Normandie).

Par ailleurs, est soulevé le manque de pertinence pour la SNCF de l'exploitation de certains trafics sur les dessertes terminales et l'idée de pouvoir recourir à d'autres partenaires est clairement évoquée par certaines régions.

La région PACA insiste sur l'importance dans les zones urbaines du fret ferroviaire pour desservir des zones d'activités ou développer des trafics liés aux dessertes de marchandises en ville.

Les mesures à mettre en œuvre pour permettre au fret d'être une véritable alternative

Il s'agit de nombreuses propositions dont les principales qui peuvent être citées sont : l'offre de sillons de qualité, l'effort de la SNCF pour fiabiliser les trafics et améliorer la productivité, le renforcement des exigences européennes en matière de transport routier, l'interopérabilité des réseaux frontalières, la poursuite des investissements pour constituer un réseau fret performant.

Certains projets sont particulièrement évoqués : les dessertes portuaires, l'utilisation de la LGV-Est de nuit pour le fret, les axes Nord/péninsule ibérique par la façade atlantique, les contournements de l'Île-de-France (Le Havre/Metz)...

*

*

*

Par ailleurs, seulement onze préfectures¹, malgré une relance du cabinet du ministre en charge des Transports, nous ont fait part de leurs remarques et réflexions, qui rejoignent en grande partie celles émises par les régions et les conseils économiques et sociaux régionaux. Parmi les questions plus spécifiquement évoquées par les préfectures peuvent être citées :

- la mise en œuvre des contrats de plan et les difficultés inhérentes aux infrastructures ne générant pas de péages supplémentaires pour déclencher les investissements de RFF ; sont en particulier évoquées les zones de triage ;
- les difficultés de mise en place de financements européens sur certains projets, y compris dans le cadre du FEDER ;
- les difficultés rencontrées par les chargeurs locaux vis-à-vis de l'insuffisante qualité de l'offre proposée par la SNCF.

Synthèse de la résolution sur le fret ferroviaire du Conseil économique et social (février 2003). Rapporteur Jacques Chauvineau

La résolution du Conseil économique et social rappelle le contexte

- La croissance des transports, fret et voyageurs, est telle que la Commission européenne a exprimé, dans le « Livre blanc », son inquiétude devant la congestion des infrastructures et ses impacts, notamment environnementaux, sur la société.

- La qualité, la fiabilité et la productivité des transports représentent un enjeu à l'échelon européen, national et local, pour permettre un recours accru au transport ferroviaire de fret. Des évolutions ne peuvent s'engager que sur la base d'une réponse aux attentes du marché associée à des mécanismes de régulation publique où l'échelon régional serait à même de susciter et de coordonner les initiatives.

- La décision entérinée par le Conseil des ministres et le Parlement européen d'ouvrir la concurrence au sein des transports ferroviaires et de faire entrer sur le marché de nouveaux opérateurs constitue le nouveau cadre de développement des transports.

Les propositions de la résolution prennent appui sur le savoir-faire de la SNCF et de RFF pour créer un cadre favorable au transport ferroviaire et aider à rendre le transport de fret français compétitif à l'échelle européenne :

(1) Ont répondu à la date du 1^{er} mars 2003 les préfectures des régions Alsace, Bourgogne, Franche-Comté, Haute-Normandie, Languedoc-Roussillon, Limousin, Lorraine, Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Poitou-Charentes et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

1) Accélérer la concrétisation de l'interopérabilité entre les réseaux ferroviaires : en complément du programme d'interopérabilité ferroviaire de la Commission, des programmes d'actions bilatéraux entre pays frontaliers, dont la France pourrait prendre l'initiative, pourraient être mis en place.

2) S'appuyer sur la dynamique de la concurrence et en maîtriser les effets : le conseil économique et social préconise une mise sous observation de ces effets.

3) Mobiliser des ressources financières à la hauteur des enjeux : la croissance ferroviaire sera vite limitée si elle n'est pas associée à une politique volontariste d'investissement, conçue et financée dans une perspective intermodale. Plusieurs voies de financement pourraient être explorées : création d'une ressource européenne spécifique, lancement d'un emprunt populaire européen, accès aux fonds structurels européens, possibilité ouverte aux États de prélever des ressources sur les trafics autoroutiers.

4) Pour une « SNCF fret » offensive : sans qu'il soit question de filialisation de l'activité fret.

5) Vers de nouvelles régulations des capacités d'infrastructures : la part croissante du trafic européen remet en cause la pratique confiant aux réseaux nationaux l'arbitrage des horaires et des priorités de circulation. La France doit transposer les directives de nature à faciliter le développement européen du fret ferroviaire en s'appuyant sur les savoir-faire sur lesquels est fondée la fiabilité des circulations sur le réseau national.

6) Développer le transport combiné : les recommandations formulées dans l'avis adopté par le Conseil économique et social en 1999 restent d'actualité.

7) La région lieu d'impulsion d'une conception intermodale du transport : la région n'a pas vocation à rester cantonnée au TER et représente un échelon en situation de faire le lien avec le quotidien et le développement local et de favoriser le débat public et la participation de la société civile. En France, les régions, appuyées sur les instances de concertation existantes à l'échelon régional et les CESR pourraient initier ce débat.

En conclusion de cette contribution, la mobilisation sur un système de transports efficace et propre, améliorant le cadre de vie des générations actuelles et futures, porteur de progrès économique et d'une avancée sociale partagée, pourrait devenir un grand projet renforçant le sentiment d'appartenance des citoyens à l'Europe.

Synthèse de la plate-forme du GART sur le fret ferroviaire. Janvier 2003.

Dans un contexte marqué par la décentralisation des services régionaux de voyageurs, l'entrée en vigueur des directives européennes en 2003 et l'attribution de la mission de répartition des sillons à RFF, les collectivités territoriales ont une voix particulière à exprimer sur le fret ferroviaire. Pour répondre aux enjeux de développement, elles font ici des propositions dans le cadre de la réforme de la décentralisation en préparation.

Première préconisation.

Exploitation : faire évoluer le cadre juridique, promouvoir les innovations

Les collectivités locales n'ont pas vocation à organiser elles-mêmes les transports de marchandises, mais elles sont soucieuses de favoriser toute solution qui permettrait aux acteurs économiques locaux le souhaitant de bénéficier d'un service ferroviaire et qui aiderait à l'amélioration de la qualité de ce service.

En l'état actuel du droit, rien ne peut obliger la SNCF à sous-traiter des lignes de fret locales qu'elle ne souhaite pas elle-même exploiter. Aussi, le GART propose que les collectivités qui le souhaitent puissent à titre expérimental, susciter l'exploitation d'un service local de fret ferroviaire sur des segments du réseau délaissés par la SNCF.

Par ailleurs, en tant qu'activité relevant du secteur privé, le fret ferroviaire ne peut bénéficier de subventions d'exploitation de la part de l'État et des collectivités locales (à l'exception du transport combiné). Le GART soutient les propositions visant à offrir la possibilité de subventionner au cas par cas certaines lignes de transport ferroviaire de fret et propose que cette possibilité soit étendue aux collectivités locales.

Enfin, dans le cadre de l'ouverture du Réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF) à d'autres opérateurs de transport de fret en mars 2003, les collectivités souhaitent être associées systématiquement aux études de la SNCF, ainsi qu'aux réflexions sur le développement des services de logistique urbaine par voie ferroviaire.

Deuxième préconisation.

Infrastructures : accroître les investissements, mieux établir les priorités, conserver les emprises en milieu urbain

Les collectivités locales sont des financeurs majeurs des infrastructures ferroviaires, comme en témoignent les contrats de plan 2000-2006, mais cet effort est insuffisant au regard des besoins. Aussi les élus posent la question des moyens et demandent que soient explorées des sources de financement d'investissement nouvelles pour les infrastructures non routières.

Par ailleurs, les collectivités estiment qu'il est nécessaire de cibler très précisément les priorités d'investissement pour le fret et le GART propose que soit attribué aux régions un rôle plus important dans l'évaluation précise des besoins d'infrastructures de transport et dans la hiérarchisation des projets.

Enfin, il est souhaitable de ne pas voir disparaître les gares ferroviaires de marchandises situées en milieu urbain afin de ne pas laisser à la route l'exclusivité de la desserte des zones centrales. Aussi le GART propose que tout projet de la SNCF ou de tout autre propriétaire concerné relatif à la vente même partielle d'une emprise de fret en milieu urbain soit signalée suffisamment tôt à l'autorité organisatrice des déplacements.

Troisième préconisation.

Institutions : clarifier la participation des collectivités territoriales aux prises de décisions et à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire

Les collectivités territoriales n'ont pas de compétence directe sur l'organisation du transport de fret mais il est certain qu'au minimum les collectivités territoriales, et en particulier les conseils régionaux, devront à l'avenir pouvoir donner leur avis sur la gestion des sillons, sur l'avenir des emprises ferroviaires, voire sur les principes de tarification de l'usage des infrastructures. Il est nécessaire de définir les lieux de la concertation leur permettant de manifester leur intérêt et de préciser le cadre juridique futur de l'organisation des répartitions de capacité.

Au niveau national, les collectivités doivent être davantage représentées aux instances décisionnelles comme le conseil d'administration de RFF d'autant que RFF s'est vu confier la mission de répartition des capacités de l'infrastructure. Il en va de même du Conseil supérieur du service public ferroviaire (CSSPF).

Au niveau local, la concertation commence à s'organiser dans le cadre des instances régionales de concertation prévues dans de nombreuses conventions SNCF/régions ou proposées par RFF. Ces instances devront se développer et devenir de véritables lieux d'échanges voire de décision. Le GART propose que les régions qui le souhaitent puissent y porter les préoccupations de fret ferroviaire au titre du développement économique des territoires régionaux.

Conclusion

Le GART propose de ne pas retenir l'expression de régionalisation du transport ferroviaire de fret qui ne rend pas compte de l'europanisation croissante et nécessaire du système de transport ferroviaire des marchandises. En revanche, tant au niveau local qu'au niveau national les collectivités territoriales ou leurs représentants ont leur mot à dire sur le fret ferroviaire à la hauteur des investissements qu'elles y consacrent et de leurs compétences croissantes en transport, aménagement du territoire et développement économique.

Données sur le fret ferroviaire en France et en Europe

France : données chiffrées (2001)

Part de marché : le mode ferroviaire assure aujourd’hui globalement 20 % du volume total en tonnes km du transport des marchandises sur le territoire français, part supérieure à celle enregistrée dans la majorité des autres pays européens.

Chiffre d’affaires : 1,83 milliard d’euros :

- 13 850 clients ;
- 5 000 entreprises directement reliées au fer représentant 80 % du trafic.

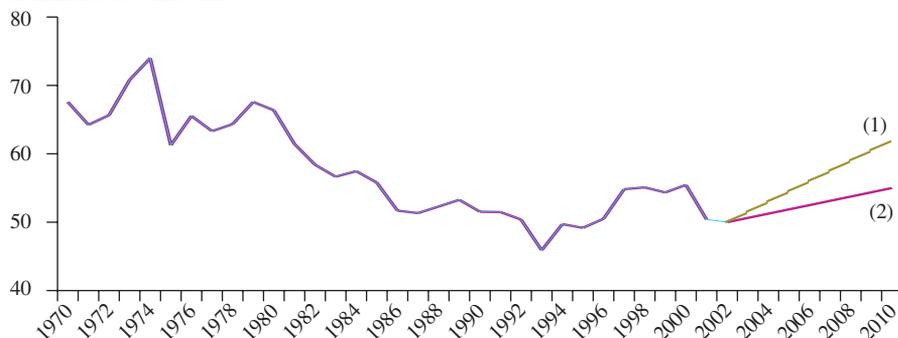
Volume d’activité :

- 50,4 milliards de tonnes km ;
- 126,3 millions de tonnes transportées (dont environ 50 % concernant l’international, y compris le transit) **soit l’équivalent de 6 millions de camions.**

Évolution du trafic fret

Années	1974	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Trafic en milliards de tonnes km	72,4	52,4	49,7	49,4	48,2	43,6	47,1	46,6	48,3	52,6	52,7	52,1	55,4	50,4

en milliards de tonnes-km



(1) Projection de la demande de transport du Service économique et statistique (SES) du ministère de l’Équipement avec une hypothèse de croissance du PIB à 2,3 % par an.

(2) *Idem* avec une hypothèse de croissance du PIB à 1,9 % par an.

Source : SNCF.

Moyens de l'activité :

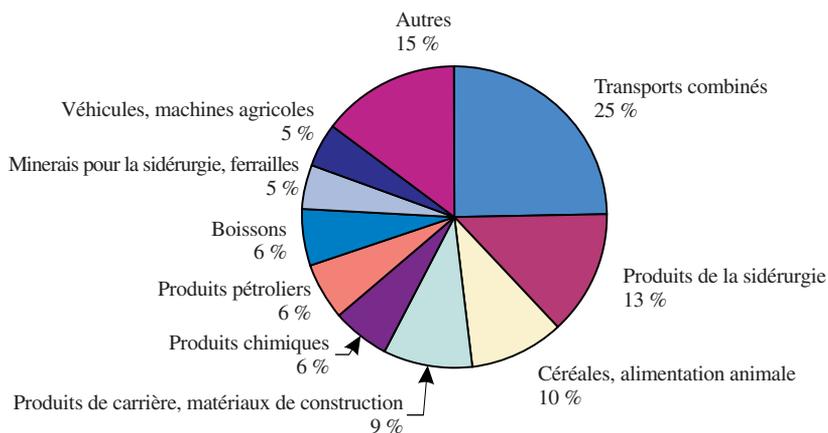
- 1 800 gares fret ;
- 18 triages et un chantier spécialisé pour le transport des automobiles ;
- 2 points nodaux à Villeneuve-Saint-Georges et Metz-Sablon ;
- 45 chantiers de transbordement.

Répartition par grandes catégories de trafic (sur la base de tonnes km) :

- activités intermodales (transport combiné) : **25 %** ;
- industrie lourde : **47,5 %** ;
- agriculture, industrie de consommation : **27,5 %**.

Répartition par secteur d'appartenance en %

(sur la base des tonnes km) en 2001



Source : SNCF.

Transports combinés	25
Produits de la sidérurgie	13
Céréales, alimentation animale	10
Produits de carrière, matériaux de construction	9
Produits chimiques	6
Produits pétroliers	6
Boissons	6
Minerais pour la sidérurgie, ferrailles	5
Véhicules, machines agricoles	5
Autres	15

Évolution des tonnages transportés, en millions de tonnes

	1980			2000		
	Fer	Route	Total	Fer	Route	Total
Produits agricoles et alimentaires	27,3	297	324,3	27,6	418	445,6
Produits énergétiques	44,5	106	150,5	14	81	95
Matières premières et demi produits	111	903	1 014	70,5	1 007	1 077,5
Produits manufacturés	22,6	166	188,6	29,6	412	441,6
Total	205,4	1 472	1 677,4	141,7	1 918	2 059,7

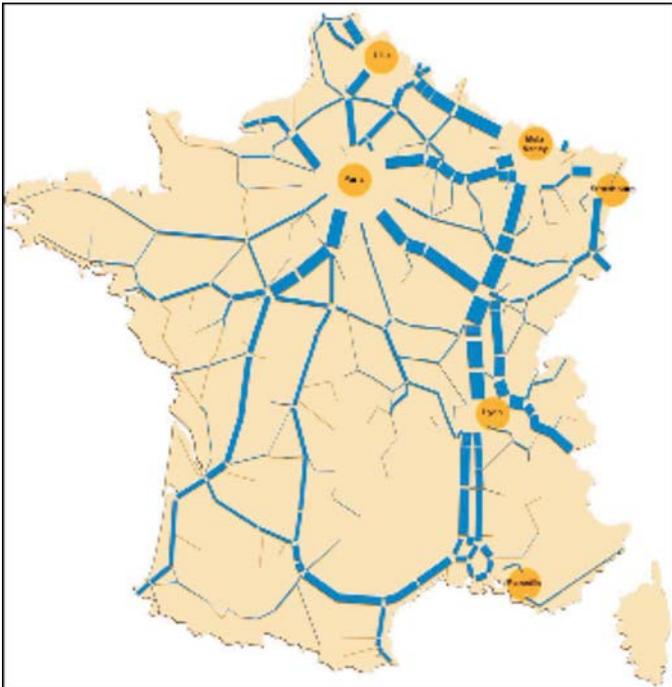
Source : CGPC.

Évolution des tonnes km transportées, en milliards de tonnes km

	1980			2000		
	Fer	Route	Total	Fer	Route	Total
Produits agricoles et alimentaires	13	28,8	41,8	11,2	53,3	64,6
Produits énergétiques	8,8	6,6	15,4	4,9	7,1	12
Matières premières et demi produits	31,2	37,3	68,5	21,4	51,1	72,5
Produits manufacturés	11,8	25,4	37,2	17,9	72,1	90
Total	64,8	98,1	162,9	55,5	183,6	239,1

Source : CGPC.

Les principaux flux de fret ferroviaire en France



Source : SNCF.

Pays européens voisins : données chiffrées

Trafic, en milliards de tonnes km

	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Grande-Bretagne	21	17,6	16	16	13,3	15,1	16,9	17,3	18,2	18,1	19,7
Belgique	6,8	8	8,3	8,4	7,3	7,2	7,5	7,6	7,4	7,7	7,1
Pays-Bas	2,7	3,4	3,3	3,1	3,1	3,1	3,4	3,8	4	4,5	4,3
Allemagne (1)	54,3	63,8	62,9	61,4	69,1	67,2	72,7	73,6	71,4	76	74,3
Suisse	5,1	7,4	7	8,3	8,2	7,4	8,2	8,7	9,8	10,8	10,5
Autriche	9,4	11	11,9	12,7	13,7	13,9	14,2	14,7	15	16,6	16,9
Italie	14,9	18,4	18	21,2	24	23,3	25,2	24,7	23,8	25	24,4
Espagne	11,1	11,3	12,1	11,6	10,4	10,2	11,5	11,8	12	12,2	12,3
<i>France</i>	<i>61,2</i>	<i>66,4</i>	<i>52,4</i>	<i>49,7</i>	<i>46,6</i>	<i>48,3</i>	<i>52,6</i>	<i>52,7</i>	<i>52,1</i>	<i>55,4</i>	<i>50,4</i>

(1) Allemagne de l'Ouest pour les années 1975 à 1990, Allemagne unifiée à partir de 1995.

Source : SNCF.

Part de marché du rail pour l'année 2000, en pourcentage

Grande-Bretagne	9,9
Belgique	12,4
Pays-Bas	5,4
Allemagne	17,4
Suède	38,5
Italie	9,7
Espagne	3,8
<i>France</i>	<i>20,6</i>
Ensemble UE	14,4
Suisse	32,6

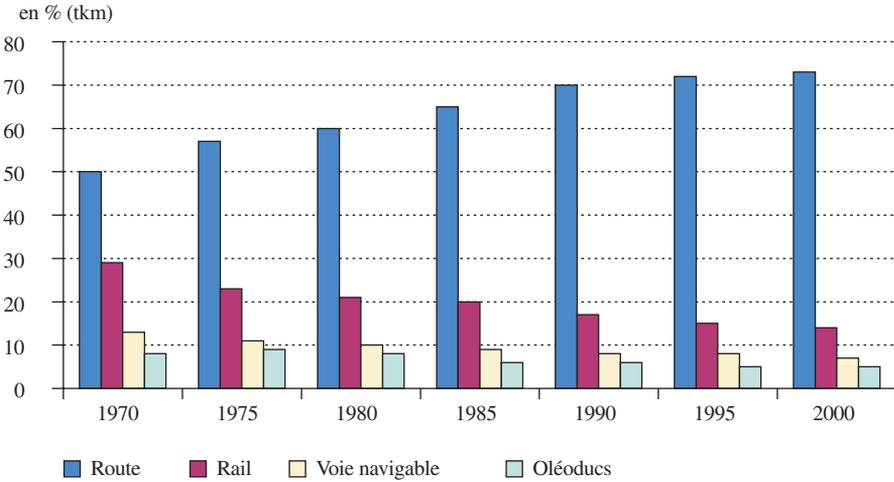
Source : SNCF.

Évolution de parts de marché marchandises de quelques réseaux européens, en pourcentage

	France	Allemagne	Italie	Espagne	Grande-Bretagne
1984	32,3	23,7	10,6	9,8	12,5
1990	26,0	20,6	10,1	7,0	10,0
1994	23,9	18,1	10,1	4,8	7,8
1997	21,8	18,5	10,4	5,3	9,4
2000	20,6	17,4	9,7	3,8	9,9

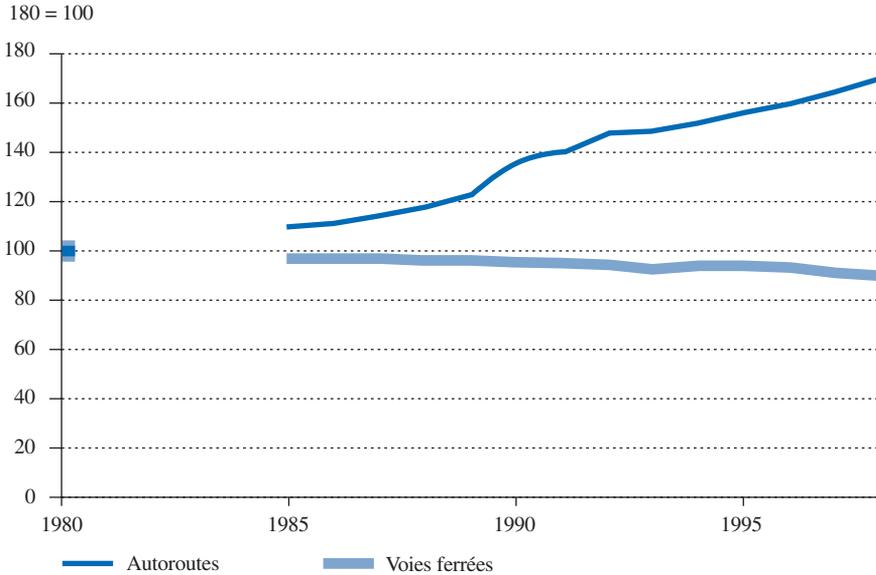
Source : SNCF.

Évolution de la répartition modale en Union européenne (1970-2000)



Source : CEMT.

Évolution de la longueur des autoroutes et voies ferrées de l'Union européenne de 1985 à 2000 (quinze pays)



Source : Eurostat 2001.

Les infrastructures de transport terrestre en Europe : évolution et densité des réseaux par pays :

1) Évolution par pays des réseaux de l'UE

Longueur des réseaux en 1970 et 1999 (en km)	Autoroutes en 1970	Autoroutes en 1999	Chemins de fer en 1970	Chemins de fer en 1999	Voies navigables en 1970	Voies navigables en 1998
Allemagne (1)	6 061	11 515	43 777	37 536	6 808	7 300
Autriche	478	1 634	5 907	5 643	350	351
Belgique	488	1 682	4 232	3 410	1 553	1 569
Danemark	184	880	2 352	2 324	-	-
Espagne	387	8 800	13 668	12 319	70	70
Finlande	108	512	5 870	5 836	6 000	6 245
<i>France</i>	<i>1 553</i>	<i>11 000</i>	<i>36 117</i>	<i>31 589</i>	<i>7 433</i>	<i>5 732</i>
Grèce	11	470	2 571	2 299	6	6
Irlande	0	115	2 189	1 919	-	-
Italie	3 913	6 621	16 069	16 018	2 337	1 477
Luxembourg	7	115	271	274	37	37
Pays-Bas	1 209	2 235	3 148	2 808	5 599	5 046
Portugal	66	797	3 591	2 813	124	124
Royaume-Uni	1 183	3 476	19 330	16 984	1 631	1 153
Suède	403	1 484	11 550	10 799	390	390
Total UE	16 051	51 336	170 642	152 723	32 338	29 500

(1) Allemagne occidentale en 1970, Allemagne unifiée en 1999.

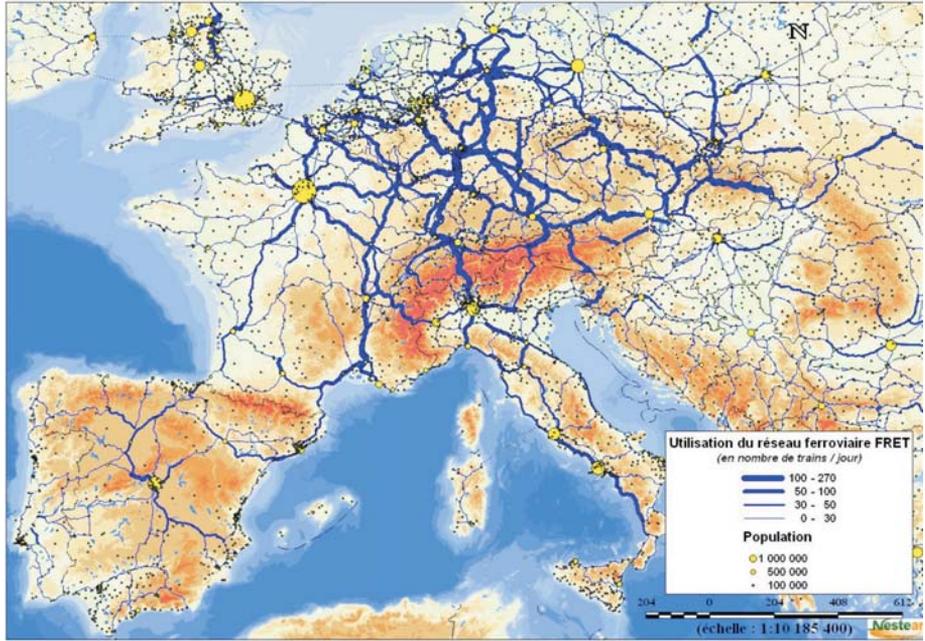
Source : Eurostat, UIC, IRF, statistiques nationales/DGTREN.

2) Densité par pays des réseaux de l'UE

Année 1999 (sauf VN : 1998)	Autoroutes en km/1 000 km ²	Autoroutes km/million d'habitants	Chemins de fer km/1 000km ²	Chemins de fer km/million d'habitants	Voies navigables km/1 000km ²	Voies navigables km/million d'habitants
Allemagne	32	140	105	457	20	89
Autriche	19	202	67	697	4	43
Belgique	55	165	112	334	51	154
Danemark	20	166	54	438	-	-
Espagne	17	223	24	313	0	2
Finlande	2	98	17	1 122	18	1 201
<i>France</i>	<i>20</i>	<i>186</i>	<i>58</i>	<i>535</i>	<i>11</i>	<i>97</i>
Grèce	4	45	17	219	0	1
Irlande	2	30	27	505	-	-
Italie	22	115	53	278	5	26
Luxembourg	44	288	105	685	14	93
Pays-Bas	54	141	68	178	122	319
Portugal	9	80	31	281	1	12
Royaume-Uni	14	58	70	285	5	19
Suède	3	167	24	1 213	1	44

Source : Eurostat, UIC, IRF, statistiques nationales/DGTREN.

Utilisation du réseau ferroviaire européen de fret



Source : CEMP.

Fiches signalétiques des principales entreprises ferroviaires européennes.

Extrait de Crescendo (septembre 2002) SNCF



Allemagne > DB (Deutsche Bahn)

STATUT JURIDIQUE

- Société holding dont l'actionnaire unique est l'État, constituée de sociétés par actions. Elle assure à la fois l'exploitation et la gestion de l'infrastructure.

ORGANISATION

- 5 sociétés anonymes (disposant de leurs propres moyens humains et matériels) : voyageurs "national", voyageurs "régional", marchandises, gares et infrastructure. Chacune de ces sociétés est responsable de ses performances. Dans les faits, le holding a adopté la gestion par activités, de sorte que les activités "voyageurs" ont été regroupées.

EFFECTIFS

- 214 371 personnes en 2001 (objectif 2005 : 175 000 personnes).

TRAFICS

- Voyageurs : 73,93 milliards de voyageurs.km en 2001 (-0,1 %).
- Marchandises : 74,45 milliards de tonnes.km en 2001 (-3,1 %).

RÉSEAU

- 35 987 km (dont 19 119 km électrifiés).

CHIFFRE D'AFFAIRES ET RÉSULTAT

- 15,7 milliards d'euros en 2001 (+1,7 %), avec une perte nette de 406 millions d'euros (+85 millions d'euros en 2000).

À NOTER

"DIE BAHN", LA NOUVELLE DÉNOMINATION DE LA DEUTSCHE BAHN, en dit long sur les ambitions du groupe : être L'ENTREPRISE ferroviaire allemande par excellence. Aujourd'hui numéro un en Europe pour les trafics ferroviaires de voyageurs et de marchandises, il entend bien le rester. Hartmut Mehdorn, son président, estime que la perte nette historique enregistrée en 2001 n'est que le signe d'une "faiblesse temporaire", due, selon lui, à un vaste programme d'investissements et de modernisation. Il promet un retour à la rentabilité dès 2004-2005. En pleine expansion, le groupe DB a créé la surprise cet été, en se créant un pôle de télécommunications grâce à la prise du contrôle intégral d'Arcor-DB et en annonçant son intention de développer un pôle logistique autour de Stinnes, qu'il vient d'acquérir pour 2,5 milliards d'euros. Hartmut Mehdorn explique ce tournant stratégique en ces termes : "La DB modifie son approche de l'activité de fret. Nous étions un transporteur, nous deviendrons un logisticien, capable d'offrir toute la gamme de services." Concernant la régionalisation "à l'allemande", on note que la part du secteur privé dans le transport ferroviaire régional n'atteignait que 8 % en 2001.



Autriche **ÖBB (Österreichische Bundesbahnen)**

STATUT JURIDIQUE

- Société à responsabilité limitée de droit privé dont l'État est l'unique actionnaire. Elle assure aussi bien l'exploitation que la gestion de l'infrastructure (l'État assurant l'entretien et la construction du réseau par le biais de plusieurs sociétés).

ORGANISATION

- 2 branches : exploitation et infrastructure avec des comptes séparés.

EFFECTIFS

- 48 509 personnes en 2001.

TRAFICS

- Voyageurs : 8,24 milliards de voyageurs.km en 2001.
- Marchandises : 17,39 milliards de tonnes.km en 2001 (+ 1,6 %).

RÉSEAU

- 5 672 km, dont 90 % appartiennent à l'État.

CHIFFRE D'AFFAIRES ET RÉSULTAT

- 2,109 milliards d'euros en 2001 et un résultat d'exploitation de 122,1 millions d'euros.



Suède **SJ AB (Statens Järnvägar AB)**

STATUT JURIDIQUE

- Entreprise publique dont l'État est l'unique actionnaire. Elle n'est chargée que de l'exploitation des trafics voyageurs. La gestion du fret est assurée depuis 2001 par Green Cargo. Celle de l'infrastructure, par la Banverket (BV).

ORGANISATION

- Nées le 31 décembre 2000 de la séparation des SJ en 6 sociétés indépendantes, les SJ AB exploitent le trafic de voyageurs et détiennent 6 filiales. L'essentiel de la gestion est assurée par la société mère.

EFFECTIFS

- 3 852 personnes en 2001, contre 13 500 en 2000 avant la séparation entre le fret (Green Cargo) et les voyageurs.

TRAFICS

- Voyageurs : 6,01 millions de voyageurs.km en 2001.
- Marchandises : 14,4 milliards de tonnes.km en 1999 (+ 1 %).

RÉSEAU

- 9 946 km, dont 80 % appartiennent à l'État.

CHIFFRES D'AFFAIRES ET RÉSULTAT

- SJ AB : 581 millions d'euros en 2001, avec un résultat net de 5,41 millions d'euros.
- Green Cargo : 660 millions d'euros en 2001.



Belgique

› SNCB (Société nationale des chemins de fer belges)

STATUT JURIDIQUE

- Société anonyme de droit public détenue à 99,8 % par l'État. Elle assure à la fois l'exploitation et la gestion de l'infrastructure.

ORGANISATION

- 6 unités de production à la gestion propre et dont seules les deux premières relèvent du service public : infrastructure, voyageurs intérieur, voyageurs international, fret, matériel-conducteurs-sécurité et patrimoine. S'y ajoutent 2 autres activités : logistique (ABX) et télécoms.

EFFECTIFS

- 41 840 personnes en 2001.

TRAFFICS

- Voyageurs : 8,04 milliards de voyageurs.km en 2001 (+ 3,9 %).
- Marchandises : 7,08 milliards de tonnes.km en 2001 (- 7,7 %).

RÉSEAU

- 3 454 km en 2000 (dont 2 705 km électrifiés).

CHIFFRE D'AFFAIRES ET RÉSULTAT

- 2,11 milliards d'euros en 2000 (+ 5,5 %), avec un résultat net de 5,85 millions d'euros (- 93 %).

À NOTER

OPÉRANT DANS LE CADRE D'UN CONTRAT DE GESTION AVEC L'ÉTAT, la SNCB accorde une priorité au transport intérieur. Elle tente de le financer avec le développement du fret, dont elle cherche à augmenter la productivité de 30 à 40 %, en renforçant les liens avec le port d'Anvers et en poursuivant l'expansion au plan international d'ABX, sa branche messagerie devenue filiale logistique. Cette société est promise à la privatisation, le gouvernement ayant décidé de ne plus verser d'argent à la SNCB pour ABX, mais aucune décision n'avait été prise à la fin de l'été 2002. Par ailleurs, D&L Cargo est le premier opérateur privé à circuler, depuis avril dernier, sur le réseau ferroviaire belge. Un réseau qui se trouve être le plus dense d'Europe.



Espagne

› Renfe (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles)

STATUT JURIDIQUE

- Entreprise publique à caractère commercial. Elle n'est chargée que de l'exploitation. L'État, qui a la propriété et la charge des infrastructures, a créé en 1997 le Gif (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias) pour construire et gérer les lignes nouvelles.

ORGANISATION

- 12 unités d'affaires (à la gestion et aux moyens propres) : lignes à grande vitesse AVE, grandes lignes, transport régional, transport banlieue, gares, "charges complètes" (fret), transport combiné, immobilier, gestion des circulations, systèmes d'information, maintenance du matériel et maintenance de l'infrastructure. Elles ont une obligation de rentabilité – et notamment l'objectif d'atteindre l'équilibre en 2003 –, à l'exception des unités d'affaires transport régional et transport banlieue.

EFFECTIFS

- 33 700 personnes en 2000 (avec un rythme actuel d'une embauche pour quatre départs).

TRAFICS

- Voyageurs : 19,19 milliards de voyageurs.km en 2001 (+ 3,5 %).
- Marchandises : 11,67 milliards de tonnes.km en 2001 (+ 1,1 %).

RÉSEAU

- Les 12 310 km (dont 6 942 km électrifiés) exploités par la Renfe sont la propriété de l'État et représentent 88 % du réseau national, le reste appartenant aux communautés autonomes de Catalogne, du Pays basque, de Valence et des Baléares.

CHIFFRE D'AFFAIRES ET RÉSULTAT

- 3,08 milliards d'euros en 2001 (+ 4,6 %), avec un résultat net de 44,76 millions d'euros (+41,5 %).

À NOTER

LE CHEF DU GOUVERNEMENT ESPAGNOL, Jose María Aznar, s'est engagé en juillet 2002 devant le Parlement à faciliter la concurrence entre opérateurs ferroviaires sur le réseau national : "Comme pour le transport maritime et aérien, l'heure est venue de dépasser le monopole public sur les chemins de fer, en les ouvrant à la concurrence", a-t-il déclaré. L'Espagne, qui a procédé à une séparation comptable entre infrastructure et exploitation dès 1992, se dit, par ailleurs, prête à l'arrivée d'opérateurs sur les liaisons de fret intracommunautaires Perpignan-Barcelone-Madrid et Valence à partir de 2003, et à ouvrir à la concurrence la ligne à grande vitesse Barcelone-Madrid dès 2004.



Italie > FS (Ferrovie dello Stato)

STATUT JURIDIQUE

- Société holding dont l'actionnaire unique est l'État. Elle assure à la fois l'exploitation et la gestion de l'infrastructure.

ORGANISATION

- 2 filiales principales : Trenitalia, créée en juin 2000, gère toutes les activités de transport, Rete Ferroviaria Italiana, créée en juin 2001, gère l'infrastructure. Parmi les sociétés complétant le groupe, dans une logique de spécialisation des rôles : TAV (développement de la grande vitesse), Italferr (conception et construction de l'infrastructure), Métropolis (patrimoine immobilier), Grandi Stazioni (les 13 plus grandes gares italiennes), Sogin (transport routier de voyageurs), Fercredit (service financier)...

EFFECTIFS

- 109 500 personnes en 2000 (objectif 2003 : 95 000 personnes).

TRAFICS

- Voyageurs : 46,68 milliards de voyageurs.km en 2001 (- 1 %).
- Marchandises : 21,76 milliards de tonnes.km en 2001 (- 4,6 %).

RÉSEAU

- 16 178 km en 2000 (dont 10 724 km électrifiés).

CHIFFRE D'AFFAIRES ET RÉSULTAT

- 6,862 milliards d'euros en 2000 (+ 4,3 %), avec une perte nette de 689 millions d'euros (- 46 %). En 2001, FS a réalisé un bénéfice de 29 millions d'euros.

À NOTER

LES INVESTISSEMENTS DE L'ITALIE DANS SES CHEMINS DE FER pour la période 2002-2005 se chiffrent à 28 milliards d'euros, ce qui s'explique par la vétusté des infrastructures, et donnent la priorité aux lignes à grande vitesse. Alors que la privatisation de Trenitalia est prévue pour 2005, la libéralisation *va piano* sur le réseau. Si 27 licences de transport de voyageurs et marchandises, dont 22 dans le cadre national, ont été attribuées à ce jour, seules trois entreprises ont obtenu un certificat de sécurité leur permettant de circuler. L'EF Ferrovie Nord Milano achemine des marchandises sur son propre réseau entre Milan et le col du Simplon depuis septembre 2001, et Rail Traction Company en transporte, elle, entre Vérone et Munich depuis octobre. S'y ajoute depuis peu Metronapoli, la "petite dernière".



Suisse

> CFF (Chemins de fer fédéraux)

STATUT JURIDIQUE

- Société anonyme de droit public dont l'État est l'unique actionnaire. Elle assure aussi bien l'exploitation que la gestion de l'infrastructure.

ORGANISATION

- 3 divisions autonomes (disposant de leurs propres moyens matériels) : voyageurs, fret et infrastructure.

EFFECTIFS

- 28 339 personnes en 2001.

TRAFFICS

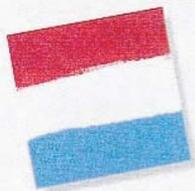
- Voyageurs : 11,46 milliards de voyageurs.km en 2001.
- Marchandises : 9,66 milliards de tonnes.km en 2001.

RÉSEAU

- 2 975 km, soit 55 % du réseau suisse.

CHIFFRE D'AFFAIRES ET RÉSULTAT

- 1,898 milliards d'euros en 2001 (+ 2,5 %), avec un résultat net de 204 millions d'euros (+ 124,5 %).



Pays-Bas

> NS (Nederlandse Spoorwegen)

STATUT JURIDIQUE

- Société anonyme dont l'État est l'unique actionnaire. Elle est chargée uniquement de l'exploitation. Depuis 1995, la gestion de l'infrastructure est exercée par quatre entités dépendant du ministère des Transports.

ORGANISATION

- 6 activités d'exploitation autonomes : voyageurs, gares, immobilier, maintenance du matériel roulant, commercial et international. Le fret est géré depuis 1999 par Railion Benelux (les NS détiennent 6 % des parts de cette société appartenant au holding Railion).

EFFECTIFS

- 22 286 personnes en 2001.

TRAFFICS

- Voyageurs : 13,7 milliards de voyageurs.km en 2001 (- 7,2 %).
- Marchandises (Railion) : 3,83 milliards de tonnes.km en 2001 (+ 0,4 %).

RÉSEAU

- 2 809 km

CHIFFRE D'AFFAIRES ET RÉSULTAT

- 2,423 milliards d'euros en 2001, avec un résultat net de 88 millions d'euros.



Grande Bretagne

› Go Ahead Group Plc.

STATUT JURIDIQUE

- Entreprise privée britannique dont l'un des principaux actionnaires est le transporteur espagnol Alsa-Enatcar.

EFFECTIFS

- 12 532 personnes en 2001.

RÉSEAU

- 3 franchises : Thameslink, Thames Train et South Central (reprise à Connex). Keolis est partenaire de Go Ahead (filiale commune : Govia) pour Thameslink et South Central.

CHIFFRE D'AFFAIRES ET RÉSULTAT

- 896 millions d'euros en 2001 (833 millions d'euros en 2000), pour un bénéfice net de 70 millions d'euros (133 millions d'euros en 2000). Le chiffre d'affaires se répartit à parts égales entre bus et train.

› Stagecoach Scotland Ltd.

STATUT JURIDIQUE

- Entreprise privée britannique.

EFFECTIFS

- 2 441 personnes en 2001.

RÉSEAU

- 3 franchises : South West Trains, Island Lines et 49 % des parts du réseau Virgin Rail Group.

CHIFFRE D'AFFAIRES ET RÉSULTAT

- 117 millions d'euros en 2001 (119 millions d'euros en 2000), pour un bénéfice net de 6,5 millions d'euros (10,5 millions d'euros en 2000).

› Virgin Rail Group Ltd.

STATUT JURIDIQUE

- Entreprise privée britannique détenue à 49 % par Stagecoach et à 51 % par Virgin Group.

EFFECTIFS

- 3 532 personnes en 2001.

RÉSEAU

- 2 franchises : West Coast Trains et Cross Country Trains.

CHIFFRE D'AFFAIRES ET RÉSULTAT

- 765 millions d'euros en 2001 (806 millions d'euros en 2000), pour un bénéfice net de 76 millions d'euros (112 millions d'euros en 2000).



Allemagne > BASF (fret)

STATUT

- L'une des 64 filiales du groupe allemand de l'industrie chimique BASF Aktiengesellschaft, présent dans 38 pays. Elle a été créée en Allemagne en 1997, initialement pour opérer pour son propre compte.

EFFECTIFS

- 260 personnes (parmi un total d'environ 100 000 pour l'ensemble du groupe BASF).

TRAFIC

- 0,9 million de tonnes.km en 1999. Cela comprend l'acheminement, en compte propre, du quart du trafic de fret total de BASF à destination de ses sites et du transport public de marchandises (*lire ci-dessous "À noter"*).

RÉSEAU

- Lignes depuis le site principal de Ludwigshafen.

CHIFFRE D'AFFAIRES

- 72 millions d'euros en 2001.

À NOTER

BASF A PARTICIPÉ EN 2001 À LA CRÉATION DE RAIL4CHEM (Railway Company for Chemical Industries), une entreprise privée de transport ferroviaire de fret national et international. BASF est l'un de ses 4 actionnaires, aux côtés des Hambourgeois Hoyer GmbH et VTG-Lehnkering, et du Suisse Bertschi AG, chacun détenant 25 % des parts. L'entreprise est notamment spécialisée dans le transport des matières dangereuses sur la ligne Anvers-Schwarzheide-Heimboldshausen-Dresde-Berlin (6 liaisons hebdomadaires). BASF a transféré la majorité de ses activités de traction à Rail4Chem. Elle continue cependant à tracter un certain nombre de trains en compte propre sur quelques lignes régionales. Contrairement à BASF, Rail4Chem dispose d'une licence d'entreprise ferroviaire pour le transport public de marchandises.



Allemagne, Grande-Bretagne... > Connex

STATUT JURIDIQUE

- Entreprise privée française constituant la division transport de Vivendi Environnement.

ORGANISATION

- L'entreprise constitue l'une des 4 divisions de Vivendi Environnement, aux côtés de celles concernant l'eau, l'énergie et la propreté.

EFFECTIFS

- 42 760 personnes en 2000 (dont 2 700 en Allemagne et 6 300 en Grande-Bretagne).

TRAFIC

- 140 millions de voyageurs annuels par train ou bus en Allemagne, et 180 millions en Grande-Bretagne.

RÉSEAU

- En Europe, notamment en Allemagne avec 140 véhicules ferroviaires et en Grande-Bretagne avec 2 500 véhicules ferroviaires.

CHIFFRE D'AFFAIRES ET RÉSULTAT

- 3 milliards d'euros en 2000 (+ 24,7 %), dont 172,8 millions d'euros en Allemagne et 110,9 millions d'euros en Grande-Bretagne, pour un résultat d'exploitation global de 108 millions d'euros (+ 12,5 %).

À NOTER

CONNEX EST PRÉSENTE DANS UNE VINGTAINÉ DE PAYS D'EUROPE, d'Amérique du Nord et du Sud, d'Australie et du Moyen-Orient dans les secteurs des transports urbain, interurbain et régional de voyageurs sur route et rail avec quelque 15 000 autocars ou autobus et 3 000 véhicules ferroviaires. C'est en Europe que cette division de Vivendi a acquis une solide expérience ferroviaire, en Allemagne et Grande-Bretagne essentiellement. Outre-Manche, Connex est apparue dès la privatisation, en 1996. À l'heure actuelle, la société y détient 11 franchises. Outre-Rhin, Connex Verkehr a, dès 1997, profité de la régionalisation, qui a fait des seize Länder des autorités organisatrices des transports ferroviaires de voyageurs pouvant commander ces prestations aux opérateurs de leur choix. Sur un réseau de 1 200 km, Connex exploite 19 liaisons sous la marque Regiobahn, quand Rhenus-Keolis n'en exploite que deux, sous la marque Eurobahn. C'est en Allemagne aussi que Connex vient de se lancer dans la longue distance : le transporteur concurrence directement la DB, depuis mars 2002, avec un aller-retour quotidien entre Rostock (au nord du pays) et Gera (au sud, près de la frontière tchèque), *via* Berlin, sur une distance de 475 km.



Grande-Bretagne > EWS (English Welsh & Scottish Railway)

STATUT

- Filiale du groupe américain Wisconsin Central Transportation Company née en 1996, lors du démantèlement et de la privatisation du secteur ferroviaire britannique. Elle a repris en 1997 95 % de l'activité de fret de British Rail, avec le rachat de Railfreight Distribution, l'ancienne filiale de British Rail qui gère le fret empruntant le tunnel sous la Manche.

EFFECTIFS

- 6 100 personnes en 2000.

TRAFIC

- 19,20 milliards de tonnes.km en 2001 (+ 4,9 %).

RÉSEAU

- Les 16 552 km du réseau britannique (dont 5 167 km électrifiés) désormais gérés par Network Rail.

CHIFFRE D'AFFAIRES ET RÉSULTAT

- 2,945 milliards d'euros en 2000 (+4,5 %), avec un résultat net de 32 millions d'euros (- 31 %



Allemagne, Suisse > HUPAC

STATUT

- Groupe privé suisse de transport combiné fondé en 1967, détenu à 72 % par des transporteurs privés, à 24 % par les CFF et à 4 % par d'autres entreprises ferroviaires. L'une de ses filiales fait rouler, depuis fin 2001, ses trains sur les réseaux suisse et allemand.

EFFECTIFS

- 218 personnes en 2001.

TRAFICS

- Combiné : 60 trains par jour, 5,7 millions de tonnes annuelles transportées, 322 000 remorques de camions.
- Autoroute ferroviaire : 10 trains par jour, 37 000 camions transportés, soit 0,8 million de tonnes annuelles.

RÉSEAU

- Sur le réseau suisse et essentiellement des liaisons vers l'Italie, l'Allemagne, la Scandinavie et le Benelux.

CHIFFRE D'AFFAIRES ET RÉSULTAT

- 180 millions d'euros en 2001, avec un bénéfice avant impôt de 5 millions d'euros.

Définitions

Glossaire

Acheminement : ensemble des opérations permettant d'amener un véhicule ferroviaire, un lot ou un train d'un point origine à un point destinataire.

On distingue principalement deux modes d'acheminement fret ferroviaires :

- l'acheminement par train entier ;
- l'acheminement en wagons isolés par la technique du lotissement, complété par les acheminements dits de « l'organisation spéciale » (cf. note (2) page 17).

Autoroute ferroviaire/autoroute roulante : voir ci-dessous « route roulante ».

« **Banane Bleue** » : ensemble géographique allant du Nord de Londres au Sud de l'Italie, formant un croissant ou une banane, qui se caractérise par une forte densité de population, un réseau très dense d'infrastructures et une activité économique très dynamique.

Blanc travaux : espace de temps réservé pour l'entretien préventif d'une ligne ferroviaire et pendant lequel la circulation des trains est interrompue, à l'exception de celle des trains affectés aux travaux d'entretien.

Branche fret : ensemble des sociétés de SNCF participations assurant en tout ou partie une activité « fret ».

Chargeur/expéditeur : celui qui confie à d'autres (commissionnaire de transport/intermédiaire de transport, opérateur de transport/transporteur) le soin d'acheminer ses marchandises à un destinataire.

Caisse mobile : superstructure amovible de véhicule routier de transport, unifiée dans ses dimensions et pour certains de ses dispositifs, en vue de faciliter son transbordement sur wagon.

L'unification porte en particulier sur les dimensions, la résistance, les dispositifs de fixation, tant au véhicule routier de transport qu'au wagon, et les dispositifs de transbordement.

Une caisse mobile est une Unité de transport intermodal (UTI).

Commissionnaire de transport : intermédiaire qui prend les dispositions nécessaires et/ou fournit des prestations complémentaires pour transporter des marchandises pour le compte d'un chargeur (commettant).

Conteneur : caisse de dimensions normalisées, munie de dispositifs facilitant la manutention et l'arrimage, spécialement conçue pour le transport intermodal de marchandises.

Un conteneur est une Unité de transport intermodal (UTI).

Il existe des conteneurs dont les dimensions extérieures dépassent les normes internationales. Ceux-ci sont dénommés conteneurs hors normes.

Corridor de fret : ensemble des sillons construits d'un commun accord par les gestionnaires d'infrastructure, permettant une circulation transfrontalière continue des trains de fret sur un axe international.

Pour obtenir un sillon d'un corridor de fret, les entreprises ferroviaires s'adressent à un guichet unique, représentant de l'ensemble des gestionnaires d'infrastructure. Exemple : corridor Belifret.

Desserte fret : ensemble des opérations de collecte et de distribution effectuées entre gare de triage et gare chargée de la desserte terminale.

Desserte terminale : opération d'acheminement d'un véhicule ferroviaire remorqué entre le lieu de départ ou de destination et la gare chargée de la desserte ou réciproquement.

Embranchement particulier (EP) : ensemble constitué d'une ou de plusieurs voies privées et de leur (s) raccordement (s) au réseau de chemin de fer permettant la desserte par fer sans transbordement, d'établissements ou d'ensemble d'établissements industriels, commerciaux, portuaires...

Entreprise ferroviaire : entreprise à statut privé ou public dont l'activité est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement assurée par cette entreprise.

Entreprise ferroviaire historique : entreprise ferroviaire qui a toujours historiquement assuré l'essentiel du trafic dans un pays, en situation de monopole ou non. Exemple : SNCF, DB, CFF, RENFE...

ERMTS : European Rail Traffic Management System, ou système de gestion du trafic ferroviaire européen. Il s'agit d'un système de contrôle commande des trains, harmonisé au niveau européen, destiné à se substituer progressivement aux systèmes de signalisation existants dans les différents pays afin de créer un système de signalisation commun permettant de faciliter les inter-pénétrations de matériels moteurs entre plusieurs réseaux ferroviaires. Les fonctions d'ERTMS sont implantées pour partie au sol, pour partie à bord des trains et les moyens de communication entre sol et trains sont normalisés : communications ponctuelles par Eurobalises, communications continues par GSM-R. Le développement de ce système actuellement en phase d'essais, constitue un progrès important en matière d'interopérabilité.

Ferroutage : transport routier de marchandises à l'occasion duquel le véhicule, ou la remorque seule ou une caisse mobile est acheminé par

chemin de fer sur la plus grande partie de son trajet. Équivalent de « transport combiné rail-route ».

Gabarit : inscription dans l'espace d'un véhicule ferroviaire et de son chargement en ce qui concerne sa hauteur, sa largeur et son déport éventuel dans les courbes.

En pratique, on parle surtout du gabarit d'une ligne, qui est le gabarit maximum acceptable par celle-ci, en fonction des tunnels ou autres ouvrages existants.

Gare fret : gare ouverte à tout ou partie du service fret dans les conditions prévues à la nomenclature des gares fret de la SNCF.

Gestionnaire de l'infrastructure (GI) : entité publique ou privée chargée d'établir et d'entretenir l'infrastructure ferroviaire, et assurant la gestion des systèmes de régulation et de sécurité des circulations.

La SNCF est le gestionnaire délégué de l'infrastructure du réseau ferré national français, pour le compte de RFF.

Graphique de circulation : graphique représentant dans l'espace et le temps, le système d'organisation de l'ensemble des sillons alloués et des intervalles de temps réservés pour l'exécution des opérations de maintenance, sur chaque partie d'un réseau ferré.

Un nouveau sillon est alloué s'il peut s'inscrire dans un graphique de circulation.

Groupe SNCF : voir SNCF participations.

Infrastructure ferroviaire : ensemble des installations fixes, plates-formes, voies ferrées et équipement des voies nécessaires à la circulation des trains et à la sécurité de cette circulation.

Installation terminale embranchée (ITE) : ensemble qui comprend l'embranchement particulier privé (EP) et les équipements utilisés dans l'entreprise pour l'exécution des transports ferroviaires.

L'ITE :

- assure le poste à poste intégral ;
 - permet la présence du chemin de fer au cœur même de l'entreprise (deserte des postes d'expédition, de livraison, de stockage, de manutention...).
- Conçue de façon à s'adapter à l'évolution des besoins de la clientèle, l'ITE permet de rationaliser la chaîne logistique par une étude des mouvements du fret en amont comme en aval de la production.

Interopérabilité : capacité d'un train international à circuler de part et d'autre des frontières, avec des règles techniques reconnues par chaque réseau sur le trajet.

Exemple de règles techniques : composition du train, règles de freinage, moyens de traction (tension d'alimentation et système de sécurité), procédure d'annonce simple et rapide.

Itinéraire : chemin à suivre pour aller d'un point de départ à un point d'arrivée.

Suivant l'itinéraire dont il est question, ce chemin est balisé plus ou moins finement par des gares, par des lignes, par des voies, par des points remarquables, etc.

En trafic international, l'itinéraire est constitué par la succession des points frontières jalonnant l'acheminement théorique d'un envoi.

Locomotive : engin moteur d'une puissance supérieure à 500 kW, apte à la traction des trains.

Logistique : ensemble des activités ayant pour but la mise en place de produits à l'endroit, au moment et dans les conditions où la demande le souhaite.

La logistique comprend des offres personnalisées dont l'objet est de rationaliser la chaîne logistique :

- réduction des problèmes d'interface entre transport à l'intérieur et transport à l'extérieur des entreprises ;
- système d'information en continu (déclenchement de prestations de transport, avant qu'un transport n'ait lieu, pendant le déroulement du transport) ;
- lien entre les différentes étapes de la production ; alimentation de l'étape suivante de la chaîne logistique, si possible sans disposer de stocks (juste à temps) ;
- fiabilité de la composante transport pour les étapes de production plus étroitement liées les unes aux autres (contrôle et surveillance permanente de l'acheminement du transport).

Exemple : transport ; préparation des commandes ; entreposage ; maintenance.

Opérateur de transport/transporteur : celui qui est responsable de l'acheminement des marchandises, par ses propres moyens ou ceux d'autrui.

Plate-forme logistique : centre de transit dont l'activité principale est de recevoir et de réexpédier régulièrement du fret.

La plate-forme est multimodale lorsqu'elle utilise l'interaction entre plusieurs modes de transport.

Point nodal : triage dédié, en totalité ou en partie, au traitement des trains d'une « organisation spéciale », en provenance et à destination directe de terminaux ou d'installations terminales embranchées.

Ce point permet de traiter les trains en un lieu unique, avec un gain de temps (correspondances rapides entre les trains) et de rentabilité (meilleur taux de remplissage).

Exemple : Point nodal Île-de-France (PNIF) situé à Ville-neuve-Saint-Georges.

Redevance d'utilisation de l'infrastructure : somme versée contractuellement par un exploitant ferroviaire ou une entreprise ferroviaire au gestionnaire de l'infrastructure en contrepartie de l'utilisation de tout ou partie de son infrastructure. Couramment appelée « péage ».

Réseau de chemin de fer : ensemble des infrastructures ferroviaires d'une zone géographique ou d'une entreprise de transport par voie ferrée.

Route roulante : transport de véhicules routiers complets, utilisant la technique du transroulage, sur des trains composés de wagons à plancher surbaissé sur toute leur longueur. D'autres techniques permettant un chargement simultané sur des wagons adaptés (technique Modalohr) seront prochainement expérimentées.

D'autres termes sont utilisés : « autoroute roulante, autoroute ferroviaire ».

SNCF participations : *holding* financière regroupant un ensemble de 600 filiales dans lesquelles la SNCF a pris des participations. On parle communément du groupe SNCF.

Système capillaire ou réseau capillaire : ensemble de lignes souvent à voie unique et en impasse venant desservir un site particulier.

Sillon : capacité d'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train entre deux points du réseau ferré pendant une période de temps donné.

Le sillon est décrit, pour un régime de circulation, par un ensemble d'informations (itinéraire, type de convoi, horaire).

Le sillon fait l'objet d'une réservation de la capacité d'une partie de l'infrastructure ferroviaire, contractée entre le gestionnaire et les utilisateurs de celle-ci.

Tous les sillons sont inscrits dans un graphique de circulation.

Terminal de transport combiné : installation d'échange des Unités de transport intermodal (UTI) d'un mode de transport à un autre, où peuvent être assurées des opérations techniques et commerciales complémentaires au transport combiné.

Le gérant d'un terminal :

- assure la manutention des caisses ;
- peut assurer le stockage des UTI ;
- entretient des relations d'ordre commercial avec sa clientèle.

Équivalent : chantier multi-technique ; chantier de transport combiné.

Tonne kilomètre (TK) : unité de mesure du trafic correspondant au transport d'une tonne sur un kilomètre.

Trafic fret : ensemble des transports de fret réalisés par une entreprise ferroviaire sous couvert de contrats de transport.

Désigne également un seul de ces transports (exemple : le trafic des pièces d'automobiles). Le trafic de fret peut être mesuré en tonnes, tonnes km, en recettes, etc.

Trafics de niche : trafics correspondant à un produit particulier qu'il faut traiter de manière spécifique.

Transbordement : mouvement des UTI d'un moyen de transport à un autre.

Transport combiné (TC) : transport intermodal dont les parcours initiaux et/ou terminaux, généralement les plus courts possibles, s'effectuent en principe par route.

Pour les entreprises ferroviaires, le parcours principal doit être effectué par chemin de fer.

Transport combiné accompagné : transport d'un ensemble routier complet, accompagné de son conducteur, par un autre mode de transport (par exemple : ferry ou train).

Transport combiné non accompagné : transport de véhicules routiers ou d'unités de transport intermodal, non accompagné de son conducteur, par un autre mode de transport (par exemple : par ferry ou train).

Transporteur sous-traitant : celui auquel le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport.

Transport intermodal, autrement appelé transport multimodal : acheminement de marchandises dans un même contenant spécialisé par au moins deux modes de transport, sans transbordement des marchandises elles-mêmes.

Le contenant peut être un véhicule ou une unité de transport intermodal (conteneur, caisse mobile...)

Triage : gare spécialisée avec un important faisceau de voies permettant de recevoir des trains de marchandises de diverses provenances, d'en trier les wagons par destinations pour former de nouveaux trains et de les expédier.

Wagon : véhicule destiné au transport de marchandise par fer.

Wagon isolé (WI) : terme générique désignant une unité de transport de fret inférieure à la capacité d'un train entier et constituée au minimum d'un véhicule ferroviaire remorqué.

Le wagon isolé est l'unité de transport de base du plan de transport du lotissement.

Liste des abréviations

- AUTF** : Association des utilisateurs de transport de fret.
- DB** : Deutsche Bahn.
- CES** : Conseil économique et social.
- CFF** : Chemins de fer fédéraux.
- CNC** : Compagnie nationale de conteneurs.
- ERFCP** : European Rail Freight Customers Platform.
- FNTR** : Fédération nationale des transports routiers.
- GART** : Groupement des autorités responsables de transport.
- GETC** : Groupement européen du transport combiné.
- RFF** : Réseau ferré de France.
- RTEFF** : Réseau transeuropéen de fret ferroviaire.
- SNCF** : Société nationale des chemins de fer français.
- TER** : Transport express régional.
- TGV** : Trains à grande vitesse.
- TLF** : Fédération des entreprises de transport et logistique de France.

Table des matières

Préface	7
Introduction	11
Chapitre I	
État des lieux : le fret ferroviaire français n'est pas à la hauteur des enjeux	13
Un constat alarmant	15
Un déclin progressif	15
Des causes identifiées	17
– <i>Les causes externes du déclin du fer</i>	17
– <i>Les caractéristiques fondamentales du mode ferroviaire</i>	18
– <i>L'activité fret n'a pas su évoluer</i>	18
Des déclarations essentiellement incantatoires	19
– <i>La Commission européenne</i>	19
– <i>Le gouvernement français</i>	20
– <i>L'entreprise SNCF</i>	20
Des enjeux stratégiques	21
Les enjeux européens	21
Les enjeux d'aménagement du territoire et de développement économique local	22
Les enjeux de développement durable	23
L'avenir de la SNCF	23
Nécessité de définir un scénario de ruptures	24
Le scénario du déclin : le <i>statu quo</i>	24
Le scénario réaliste : des ruptures	25
Chapitre II	
Élaborer une politique du fret ferroviaire opérationnelle à court et moyen termes	27
Arrêter une nouvelle stratégie et organisation de la SNCF et de son groupe	30
La SNCF doit assurer fiabilité et régularité	30
Les arguments de l'entreprise intégrée et de la polyvalence sont discutables	30
Créer au sein de l'entreprise une activité fret à part entière	31
– <i>L'entreprise doit se transformer structurellement à très court terme</i>	31
– <i>Pour atteindre ces objectifs rapidement, l'activité fret doit être identifiée dans l'entreprise</i>	32
– <i>La question de la filialisation de l'activité fret doit être abordée et débattue</i>	32
Mettre en place une stratégie européenne de groupe	33
– <i>Distinguer le métier de tractionnaire et de logisticien</i>	33
– <i>Créer un véritable pôle fret au sein du groupe SNCF</i>	33
Réorganiser le secteur ferroviaire français	34

Le fret ferroviaire n'est pas une activité homogène	34
L'organisation du fret ferroviaire ne peut être uniforme	35
– <i>La SNCF doit décentraliser son mode de fonctionnement</i>	36
– <i>La SNCF devrait développer la sous-traitance ou la co-traitance</i>	36
– <i>L'entrée d'opérateurs nouveaux sur les « short lines »</i>	37
Impliquer davantage les collectivités locales	37
Fixer des contrats d'objectifs	38
Développer une complémentarité rail route	39
S'engager sur le transport combiné	39
– <i>Une technique idéale de transfert qui peine à trouver son équation économique</i>	39
– <i>Distinguer les marchés</i>	40
– <i>Des mesures volontaristes</i>	40
Expérimenter les autoroutes ferroviaires	41
Mettre en œuvre les progrès techniques pour améliorer la compétitivité du fret ferroviaire	43
Aborder de front les questions d'infrastructure	43
La création de capacités nouvelles d'infrastructures est-elle urgente ?	43
Faut-il créer un réseau dédié au trafic fret ?	45
Intégrer la dimension fret dans l'évaluation des projets	45
Comment hiérarchiser les investissements à réaliser	46
– <i>À court terme :</i>	46
– <i>À moyen terme : organiser et planifier le cadre décisionnel</i>	47
– <i>À long terme : élaborer des projets structurants</i>	48
Mobiliser de nouveaux moyens de financement nationaux et européens	48
Créer de nouvelles ressources	48
Définir les engagements financiers de chacun	49
Fixer des péages d'infrastructures réalistes	49
Lancer un grand emprunt européen garanti par l'Union	50
Chapitre III	
Mobiliser tous les partenaires	51
L'Europe	53
L'État	54
L'État actionnaire	54
L'État développeur	55
L'État régulateur	55
Les collectivités locales	56
Les entreprises ferroviaires RFF	56
La SNCF	57
Les chargeurs	57
Conclusion	59

Annexes	61
Annexe 1	
Liste des personnes auditionnées	63
Professionnels du fret	63
Groupe SNCF	64
Organisations syndicales	65
Réseau ferré de France	65
Administrations	65
Organismes socio-économiques	65
Élus	66
Experts, personnalités qualifiées	66
Commission européenne	66
Autres entreprises ferroviaires européennes	66
Annexe 2	
Liste des contributions reçues	67
Contributions institutionnelles	67
Contributions individuelles	67
Sollicitations par écrit	68
Annexe 3	
Synthèses de certaines contributions	69
État des lieux de la situation du fret ferroviaire de dix pays européens. Synthèse de l'enquête réalisée par la DREE	69
Objectifs volontaristes de développement	69
Structures en charge du fret	70
Évolution du trafic de fret ferroviaire au cours de ces dernières années	70
Gestion et allocation de capacité	71
L'« <i>Open Access</i> » et les nouveaux intervenants du secteur ferroviaire	72
Regardons plus spécialement la situation par pays	72
Le développement des alliances	74
Aides financières publiques au fret	75
Le point de vue régional	76
La cohabitation du trafic TER et fret	76
La cohérence des investissements pour les infrastructures	77
L'exploitation et le maintien du réseau pour les dessertes terminales	77
Les mesures à mettre en œuvre pour permettre au fret d'être une véritable alternative	77
Synthèse de la résolution sur le fret ferroviaire du Conseil économique et social (février 2003).	
Rapporteur Jacques Chauvineau	78
Synthèse de la plate-forme du GART sur le fret ferroviaire. Janvier 2003.	80

Annexe 4 :	
Données sur le fret ferroviaire en France et en Europe	83
France : données chiffrées (2001)	83
Pays européens voisins : données chiffrées	86
Fiches signalétiques des principales entreprises ferroviaires européennes. Extrait de Crescendo (septembre 2002) SNCF	92
Annexe 5	
Définitions	103
Glossaire	103
Liste des abréviations	109