

Position

Pour un fret ferroviaire compétitif et innovant *adoptée le 21 mai 2015*

Le 1^{er} avril 2006 a marqué le début de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en France. Cette étape majeure résultait de la volonté de l'Union européenne de dynamiser le fret ferroviaire face aux autres modes de transport.

À l'heure actuelle, plus d'une vingtaine d'entreprises ferroviaires opèrent en toute sécurité sur le réseau ferré national. Les entreprises ferroviaires alternatives détiennent plus de 30% de parts de marché. Le pluralisme des acteurs a ainsi conduit à réduire les coûts, développer l'offre de services avec de nouveaux clients et de nouveaux trafics. Pour autant, des progrès doivent encore être faits en matière de productivité et de coûts pour faire face à la domination du transport routier.

Objet de discours, voire d'engagements récurrents, le fret ferroviaire doit bénéficier d'une véritable action dans la durée de la part du gouvernement, au moment où notamment l'abandon de l'écotaxe et la baisse, très conjoncturelle, du prix du carburant viennent fragiliser davantage encore la compétitivité du rail.

Par ailleurs, la Conférence Fret montre qu'il y a à la fois une demande forte de transport ferroviaire, partiellement satisfaite, et une inquiétude sur l'avenir de ce mode de transport en France. **Les acteurs ferroviaires attendent une impulsion claire et volontariste de l'État.**

L'ensemble des acteurs du ferroviaire se mobilise pour la modernisation du système ferroviaire au travers de multiples actions collectives innovantes.

Les chargeurs sont demandeurs de fret ferroviaire

Contrairement aux idées reçues, **il existe une véritable demande de transport ferroviaire de la part des chargeurs**, qu'ils soient distributeurs ou industriels, notamment comme alternative au tout routier. **95% des chargeurs interrogés seraient ainsi prêts à faire le choix du mode ferroviaire**, selon le dernier baromètre Eurogroup Consulting pour la Journée Européenne du Fret Ferroviaire 2015.

Les chargeurs sont, en effet, de plus en plus sensibles au développement durable. Le fret ferroviaire répond à cet enjeu. C'est, en outre, un mode sûr, qui fait ses preuves pour les flux massifiés. Il reste toutefois la question du prix de revient du fret ferroviaire, choisi à la seule condition d'avoir un prix comparable à celui du transport routier.

La France bénéficie de plusieurs axes ferroviaires favorables au fret, notamment trois des neuf corridors de fret transeuropéens la traversent.

En revanche, son réseau d'infrastructures est peu maillé, avec donc peu d'itinéraires alternatifs en cas de travaux.

Il doit faire face à des problèmes de capacité sur certains nœuds correspondant aux grandes métropoles où fret et voyageurs entrent en concurrence. La longueur de train et/ou l'écartement des voies, pour franchir les Alpes ou les Pyrénées, constituent des difficultés supplémentaires.

Dans le même temps, **ce mode de transport valorise le tissu économique local** (industries, ports, logistique, céréaliers, automobile, carrières, chimie, produits de grande consommation...) et peut participer à la stratégie de soutien à la ré-industrialisation des territoires, qui doit être pensée dans le temps, tout en contribuant à désengorger les itinéraires de transit routier et à faire baisser les émissions de CO₂.

Le fret ferroviaire est indispensable à l'attractivité du système ferroviaire national et européen

Le système ferroviaire est une industrie de réseau : toute action de l'un des acteurs du système ferroviaire est susceptible d'avoir d'importantes répercussions sur les autres. Le fret ferroviaire est de ce fait important pour la pérennité du système.

Compte tenu de l'interdépendance des activités ferroviaires, **la disparition du fret ferroviaire aurait pour effet de reporter l'ensemble des charges fixes du réseau sur le transport ferroviaire de voyageurs.** Or, ce dernier doit déjà faire face à la concurrence du covoiturage et prochainement à celle des lignes d'autocars en cours de libéralisation.

À cet égard, la modernisation du réseau doit aussi être l'occasion pour les gestionnaires d'infrastructure de **développer de nouvelles fonctionnalités ou modalités d'exploitation, en coopération notamment avec les acteurs territoriaux.** Ceci permettrait de compenser le moindre maillage du réseau français, facilitant ainsi le maintien de la mixité des activités de fret et de voyageurs sur le territoire (installations permanentes de conteneurs, voies de dépassement...). Cette mixité des usages existe également sur certaines lignes de desserte fine du territoire ou lignes capillaires¹.

En ce qui concerne le réseau capillaire² dédié aux marchandises, rappelons qu'il draine plus de 20% du trafic fret national sur 10% des lignes du réseau ferré national. De plus, la spécialisation de ces trafics³ montre combien leur maintien dans la durée est déterminant pour le développement de l'économie locale et par ricochet, pour la sauvegarde de l'activité ferroviaire. Par ailleurs, **certaines activités économiques en France pourraient ne pas survivre à la disparition de leur desserte ferroviaire.**

Enfin, le fret concourt également à l'influence et au volontarisme français de s'inscrire dans l'Europe ferroviaire de demain. L'Allemagne, la Grande-Bretagne et la Suisse ont notamment déjà pris des dispositions dans la durée pour favoriser le report modal. Il est nécessaire que la France définisse les initiatives pertinentes pour agir dans le même sens.

Le client, partenaire, doit être placé au cœur de l'approche commerciale

La préoccupation de toutes les entreprises ferroviaires est naturellement de répondre efficacement aux besoins exprimés par les clients. **Le niveau de qualité de service doit répondre aux impératifs du marché en termes de prévisibilité, de coût, de fiabilité, de réactivité, de flexibilité** afin d'être en adéquation avec les besoins évolutifs à court terme de ses principaux clients. À titre d'exemple, il serait intéressant que des sillons robustes à échéance de douze semaines, comme c'est le cas aujourd'hui en Grande-Bretagne, puissent être proposés en France.

À l'heure où le réseau ferré national connaît une importante et nécessaire remise à niveau, la programmation des travaux doit être encore plus anticipée, fiabilisée et coordonnée pour limiter les impacts sur les circulations commerciales. **L'organisation des travaux doit donc être au centre de la concertation entre les acteurs pour ne pas pénaliser les clients du fret.**

Le réseau, ce ne sont pas que les sillons et les capillaires ; ce sont aussi des installations de services (cours fret, installations de gazoil...). Ces équipements sont indispensables à l'activité fret. Il convient donc de s'assurer d'une couverture territoriale pertinente et d'une gouvernance locale adaptée.

S'inspirer des réussites pour continuer à innover

Le fret ferroviaire est confronté à des demandes croissantes et diversifiées qui exigent une posture d'innovation. **Dans ce contexte, toute réussite, si modeste soit-elle, peut être une « graine » d'avenir.**

En effet, le transport ferroviaire relève d'une organisation industrielle importante qui met des moyens considérables en jeu. Face à cette complexité, des exemples de réussite pragmatiques et dans le respect de la sécurité, peuvent constituer de bons vecteurs de relance.

À titre d'exemples :

- l'abaissement des coûts de réhabilitation et de maintenance, par l'adaptation du statut de ces lignes et des règles qui leur sont applicables, ainsi que l'élargissement du financement à tous les parties prenantes (État, collectivités territoriales, industriels et SNCF Réseau) constituent le socle de la nouvelle politique en faveur du capillaire ;
- la mise en synergie des compétences des acteurs portuaires et ferroviaires a permis un net développement des marchandises transportées par rail ;

- le développement d'opérateurs de proximité permettant de mutualiser les volumes de plusieurs chargeurs, tout en combinant des méthodes innovantes, a permis d'offrir aux clients une flexibilité totale origine-destination et de renforcer l'offre ferroviaire en zone rurale ;
- les trains longs (850 mètres) et lourds apportent une réelle rupture dans la compétitivité du ferroviaire et notamment du combiné. Les acteurs attendent beaucoup du projet européen Marathon, prévu au plus tôt pour 2016.

L'État doit s'engager de façon concrète et pérenne dans le fret ferroviaire

Les chargeurs et les entreprises ferroviaires ont surtout besoin d'une vision claire des engagements de l'État.

Aussi, dans le cadre du prochain contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, l'État doit s'engager sur des principes de financement sur le moyen terme, clairs et responsabilisant pour l'avenir du rail.

Ils sont également en attente de signaux forts manifestant la volonté de l'État de rééquilibrer les modes de transport et d'encourager le fret ferroviaire. **Ils en appellent au maintien d'un soutien au développement du fret ferroviaire et à la mise en place d'une taxe carbone.** Sans ces garanties, de nombreux chargeurs feront le choix du mode routier ou fluvial.

La nécessité d'un modèle économique soutenable et pérenne, qui soit davantage transparent et lisible, est attendu par les entreprises ferroviaires, et ce, afin d'objectiver les décisions pour le court et le moyen termes. Il est à noter que le péage qu'elles versent pour circuler sur le réseau ferré national se situe parmi les trois premiers postes de dépenses⁴. Toute augmentation de ce péage fragilise donc l'économie du fret, déjà précaire et en concurrence avec le transport routier, le transport fluvial et maritime.

Huit propositions de l'UTP pour relancer le fret ferroviaire

En dépit des nombreux signaux négatifs constatés ces derniers temps (abandon de l'écotaxe, élargissement de l'utilisation des camions de 44 tonnes, annonce du canal Seine-Nord, baisse du prix du carburant routier), l'UTP souhaite que la relance du fret ferroviaire soit une priorité de l'économie nationale et de la valorisation des territoires inscrite dans la dynamique européenne.

Pour ce faire,

1. L'actuelle réforme ferroviaire est l'occasion d'améliorer l'efficacité du système, dans le respect de la diversité

de ses acteurs, avec la constitution d'un gestionnaire d'infrastructure unifié et d'un État stratège. À ce titre, **le prochain contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau devrait être le bon moment pour le gouvernement de formaliser ses engagements en faveur du fret ferroviaire et de la pérennité du réseau**, en contrepartie de nouveaux moyens alloués en matière de report modal.

2. La réforme ferroviaire prévoit de façon inédite que, dans le cadre de la négociation de la Convention collective nationale de la branche ferroviaire, soit traité le sujet de l'organisation du travail du secteur. L'UTP, en charge de la négociation de cette convention collective, estime **qu'il est indispensable pour le développement du fret ferroviaire que la future organisation du travail du secteur tienne compte des spécificités structurelles de cette activité**, et, notamment, de la précarité des sillons et d'une part importante du travail de nuit.
3. **Dans un contexte où le réseau connaît d'importants travaux de mise à niveau, la compensation fret doit être rétablie.** Elle devrait être associée à des objectifs de productivité et de performance fixés au réseau et à la mise en œuvre d'indicateurs de suivi. En effet, la qualité de service et la maîtrise des coûts d'infrastructure sont indispensables à l'avenir du ferroviaire.
4. Au niveau européen, le transport ferroviaire doit faire face à de nouvelles exigences réglementaires. **Compte tenu du coût du matériel, les nombreux acteurs ferroviaires doivent être soutenus dans cette démarche**, notamment dans le cadre de la mise en place du système européen de contrôle automatique des trains (ETCS), mais aussi sur les évolutions relatives au bruit qui vont renchérir le coût du ferroviaire.
5. **Le cadre réglementaire en France, souvent ancien, doit évoluer pour permettre d'augmenter la capacité et réduire les coûts d'exploitation, souvent disproportionnés.** Le fret et le transport de voyageurs doivent faire l'objet d'un traitement plus équilibré ; l'attribution des capacités ou les arbitrages sillons/travaux doivent, en effet, mieux intégrer les ambitions nationales relatives au fret ferroviaire.

Pour leur part, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure se mobilisent sur de nombreux projets pour le bénéfice du système ferroviaire. Ils doivent être soutenus dans ces démarches.

6. La proximité ferroviaire doit être développée et valorisée. Un vaste champ d'innovation logistique et de croissance est en jeu: prospection et mutualisation des convois de marchandises dans les territoires et les ports; revalorisation des installations locales; partenariats territoriaux; création d'Opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) et d'Installations terminales embranchées (ITE); mise en synergie des convois de «wagon isolé» et de «combiné isolé»...

7. Le transport ferroviaire doit encore mieux tirer parti des technologies numériques. Elles recèlent d'importants gisements de productivité et de sécurité: gain de capacité, coexistence des trains de voyageurs et de fret, fiabilité, régulation en continu des vitesses... De nombreux acteurs ferroviaires doivent soutenir cette démarche pour contribuer aux enjeux de performance.

8. Le projet EURO CAREX a l'ambition de faire face à la pénurie croissante de créneaux aériens, plus spécialement la nuit, en transférant ce fret sur des rames à grande vitesse. CAREX fédère les aéroports de Roissy, Lyon, Amsterdam, Liège et Londres. De ce fait, **il doit faire l'objet d'une nouvelle analyse économique approfondie** tenant compte de la présence de nombreux acteurs nationaux et européens et de leurs contraintes (nouveaux matériels roulants à développer, infrastructures ferroviaires à réaliser, maîtrise foncière dans chaque pays concerné par l'implantation d'un terminal...).

L'UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est **l'organisation professionnelle des entreprises de transport public, ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructure en France.**

Sur de nombreux sujets, l'UTP est déjà le lieu d'une discussion approfondie entre SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires. Elle continuera à l'être, notamment, pour évaluer et élaborer ensemble les éléments essentiels d'un réseau permettant que l'offre fret soit optimale et corresponde aux attentes du XXI^e siècle.

Enfin, il est primordial que les travaux déjà engagés dans le cadre de la Conférence Fret ferroviaire et ceux de la Conférence Logistique, qui sera lancée le 9 juillet 2015, soient cohérents et puissent se compléter pour répondre aux attentes des marchés. L'État stratège est d'autant plus nécessaire que la nouvelle donne ferroviaire oblige ses acteurs à bousculer des pratiques, des idées reçues et des positions acquises.

1. Comme par exemple Chartres-Orléans et Orléans-Châteauneuf en région Centre.
2. 3 200 km de voies et 18 millions de tonnes par an.
3. 50% au titre de la filière céréales et 20% de la filière granulats.
4. Entre 10 et 12% de leurs charges.

Contacts

Claude Faucher - Délégué général de l'UTP
cfaucher@utp.fr Tél.: +33 (0)1 48 74 73 67

Dominique Fèvre - Département Valorisation et Communication
dfevre@utp.fr Tél.: +33 (0)1 48 74 73 46

Anne Meyer - Département Affaires économiques et techniques
ameyer@utp.fr Tél.: +33 (0)1 48 74 73 28

Valérie Beaudouin - Département Législation et Affaires Européennes
vbeaudouin@utp.fr Tél.: +33 (0)1 48 74 73 49

UTP
17, rue d'Anjou – 75008 Paris

Tél.: +33 (0)1 48 74 63 51
Fax: +33 (0)1 40 16 11 72

www.utp.fr

