



En partenariat avec



et

**le cnam**

Les rencontres du transport durable

29 novembre 2011

2ème volet :

Le transport ferroviaire a un avenir : à quelles conditions ?



## ACCUEIL

### *Marc GEFRAULT, TRANS-MISSION*

L'engagement national pour le fret ferroviaire comprend un investissement de plus de 7 milliards d'euros d'ici 2020 et la mise en œuvre d'un programme ambitieux sur 8 axes stratégiques, notamment la création d'un réseau d'autoroutes ferroviaires, le doublement du transport combiné, ou le développement des opérateurs ferroviaires de proximité. Cependant, le secteur du transport ferroviaire est confronté à des enjeux de taille : l'ouverture à la concurrence, une performance et une attractivité insuffisantes, liées notamment à l'obsolescence des infrastructures et à l'inadaptation de la gouvernance du système.

Quelles sont les conditions à réunir pour que le transport ferroviaire ait un avenir ? Après les propos d'introduction, Michel SAVY dressera un panorama du fret ferroviaire en Europe et tentera de poser les principales questions. Deux tables rondes essaieront d'apporter des réponses, des réflexions et des pistes d'action. La première sera consacrée à un nouveau modèle du fret ferroviaire répondant aux attentes des chargeurs dans un environnement concurrentiel. La deuxième traitera de l'innovation au service de la performance et de l'acceptabilité sociale du fret ferroviaire.

## INTRODUCTION

### *Olivier MAREMBAUD, responsable de la chaire industrielle « technologies et compétences ferroviaires », CNAM*

La chaire industrielle « Technologie et compétence ferroviaire » a été récemment créée avec Gilles MALÉFAN afin de développer les compétences utiles à l'ensemble des acteurs. Deux formations seront lancées en septembre 2012 : une formation d'ingénieur circulation ferroviaire et une formation d'ingénieur signalisation ferroviaire. L'idée est de disposer de compétences utiles à l'ensemble de l'industrie. La SNCF sera l'un des principaux recruteurs, ainsi qu'ALSTOM ou THALES pour la signalisation ferroviaire et VEOLIA TRANSDEV, RFF ou EUROPORTE pour la circulation ferroviaire. Le CNAM est convaincu de la nécessité de partager des compétences communes comme point d'appui pour le développement.

Deux licences professionnelles sont proposées sur des thèmes proches du ferroviaire : une licence de logisticien d'entreprise et une licence d'organisateur de transports internationaux.

L'initiative proposée par AUTF et TDIE rencontre cet objectif de proximité avec l'industrie et de développement des compétences et cette journée doit montrer que l'on peut gagner le grand challenge du développement du fret ferroviaire.

### *Philippe DURON, co-président délégué, TDIE*

TDIE est heureux d'organiser avec le CNAM et l'AUTF ce colloque consacré au fret ferroviaire. Ce sujet préoccupant et stratégique a motivé la décision de Mme KOSCIUSKO-MORISSET d'organiser les Assises du ferroviaire.

TDIE a adressé un courrier au président de la République le 10 janvier 2011 et publié un livre blanc sur le fret ferroviaire. Sujet que nous retrouverons pour grande partie dans le livre blanc que TDIE publiera à l'occasion de l'élection présidentielle.

La concurrence rail/route ne cesse de s'exacerber depuis trois décennies. Dans l'Europe des quinze, de 1970 à 2005, le fret routier a plus que triplé, alors que le fret ferroviaire s'est stabilisé et a même sensiblement décliné. Les chiffres postérieurs obéissent à des tendances comparables. Le fret ferroviaire en France ne représentait plus en 2009 que 10 % des flux intérieurs de marchandises contre près de 30 % il y a 25 ans.

Le faible niveau d'investissement, incontestable, n'est pas le seul facteur explicatif du déclin du fret ferroviaire en France, lequel découle d'abord des évolutions structurelles de l'économie européenne : moins de matières premières, moins de pondéreux, des lieux de production plus dispersés en France que dans certains pays voisins et des lots fractionnés. Cette situation est aggravée par les faibles gains de productivité de l'opérateur historique et les freins d'accès au marché des nouveaux entrants. Depuis 10 ans, le fret ferroviaire a régressé de 40 %, alors qu'il s'est accru de 45 % en Allemagne, 55 % aux Pays-Bas, 38 % en Autriche et 33 % au Royaume-Uni. Comment expliquer cette chute? Quelle est la place des nouveaux entrants dans un marché de plus en plus concurrentiel, où l'entreprise ferroviaire doit assainir sa situation financière ?

Les commissions des Assises du ferroviaire travaillent afin de stabiliser la dette du ferroviaire, trouver un équilibre financier du système ferroviaire - 1,5 milliard de déficits supplémentaires par an - et recentrer l'offre sur le domaine de pertinence.

La SNCF a fait le choix du train complet et le wagon isolé est délaissé, voire abandonné, de même qu'une part importante des dessertes notamment dans l'Ouest de la France dans le cadre du nouveau réseau à priorité fret.

Malgré la part croissante des nouveaux entrants ( + 20 % en France fin 2011), l'activité ferroviaire reste dominée par l'entreprise historique, qui fixe les règles du jeu. L'autorité de régulation des activités ferroviaires doit travailler à créer une réelle ouverture à la concurrence. Les terminaux ferroviaires ne sont pas toujours accessibles aux nouveaux entrants, dont les parts de marché continuent pourtant de croître au niveau national (16 % des tonnes kilomètres en 2009) et international, principalement sur le segment du train complet (autour de 25 %). Ces entrants n'ont pas la possibilité d'investir massivement dans les services abandonnés par l'opérateur historique et dont la rentabilité reste faible.

Pour redresser le fret ferroviaire, des gains de productivité sont à rechercher et des investissements doivent être réalisés : Ce système n'est plus adapté au transport de marchandises ; le « réseau orienté fret » constitue une approche pertinente, encore faut-il achever les aménagements, notamment les mises en gabarit ou l'équipement de voies pour les trains longs et les chantiers fret ; par ailleurs, l'accélération des vitesses, les rotations des matériels et la révision des temps de conduite devraient libérer d'importants gisements de productivité.

Les services non rentables doivent également pouvoir remplir leur rôle et des opérateurs de proximité sont en train d'émerger efficacement, notamment à La Rochelle.

Il faut préserver dans la durée les actifs du fret ferroviaire et garantir la concurrence entre l'opérateur historique et les nouveaux entrants. Le débat public doit se saisir de ces opportunités, mais rien ne pourra être réalisé en matière de fret ferroviaire sans ressources pérennes.

### ***Louis NEGRE, sénateur, co-président de TDIE***

Face à la désindustrialisation, il faut une vision plus prospective et ambitieuse des transports, avec une volonté de s'inscrire dans le Grenelle de l'environnement. Depuis un an et demi, j'ai réclamé un Grenelle du ferroviaire, car la situation n'est pas bonne, et pas seulement dans le fret. Les Assises du ferroviaire devraient permettre d'arriver à des consensus sur un certain nombre de points. J'étais à l'École des Ponts pour un colloque sur l'ouverture à la concurrence du ferroviaire dans les TER : la situation évolue et on accepte à présent une vision plus large, mais nous restons néanmoins trop « franco-français ».

Et nous aurions intérêt à nous inspirer de ce qui fonctionne au Japon, précurseur dans le domaine des trains à grande vitesse, et en Allemagne également. Les situations ne sont pas exactement les mêmes et nous n'utilisons plus de charbon, mais les conteneurs sont encore plus simple à transporter et se prêtent bien aux trains massifiés, voire même aux autoroutes ferroviaires.

Le premier port français de conteneurs est Anvers ! En France, 1 % de personnel à statut protégé est à l'origine de 20 % à 30 % de grèves, soit à peu près 30 fois plus qu'en Allemagne pour le même

personnel dédié au même travail. Le port de Hambourg représente 40 000 emplois directs, 160 000 emplois indirects et le fret augmente en Allemagne, qui a investi 150 millions d'euros l'année dernière. Chaque année, plus de 100 millions sont investis et on n'arrive pas à faire face à la demande. Les bateaux viennent de l'Atlantique et passent devant le Havre, mais ne s'y arrêtent pas.

Pour réaliser le rapport sur le fret en France avec le sénateur GRIGNON, nous avons auditionné de très nombreuses personnes et notamment des chefs d'entreprise, qui n'avaient pas évoqué le coût du rail mais la qualité de service. La France subventionne le fret, car le prix est plus bas que celui pratiqué dans les pays voisins et, même dans cette situation, le fret s'effondre. La SNCF n'est peut-être pas une entreprise comme une autre et ses conditions institutionnelles l'amènent parfois à avoir une philosophie particulière. Productivité, efficacité, qualité du service sont les principales raisons données par les opérateurs français pour éviter de faire du fret en France.

Le fret fonctionne par massification et on ne peut pas faire plus et mieux par le wagon isolé, mais les OFP (opérateurs ferroviaires de proximité) ne couvriront pas l'essentiel du trafic et sont très peu nombreux en France, alors qu'il y en a plusieurs centaines en Allemagne. La plus grande entreprise de transport routier GÉODIS appartient à la SNCF, mais notre politique de transport produit des résultats négatifs. Comment financer un service qui en demande toujours plus, alors qu'en Allemagne, la Deutsche Bahn demande de moins en moins d'argent et produit un service plus efficace ? Les coûts du transport ferroviaire régional ont baissé de 20 à 30 % en Allemagne par rapport à la France.

La vision de la chaîne logistique est très importante : il faut une vision économique d'intégrateur, qui ne se contente pas de faire rouler ou de tracter les wagons. Cela suppose une perspective de service. Des systèmes fonctionnent en Europe à la satisfaction des clients. Il n'y a pas de raison qu'on ne puisse pas les installer en France. Notre politique n'emploie peut-être pas les moyens suffisants pour aider notre opérateur historique à être à la hauteur de sa mission.

## **PANORAMA DU FRET FERROVIAIRE EN EUROPE**

### ***Michel SAVY – président du conseil scientifique, TDIE***

Les discours politiques évoquent beaucoup le chemin de fer, notamment grâce à son image positive en termes de développement durable et la commission européenne préconise un meilleur usage des modes non routiers. Simultanément, un divorce persistant s'opère entre discours et réalités : les objectifs de croissance du transport non routier pour l'année 2012 risquent, hélas, de ne pas être atteints car le transfert modal s'opère uniquement au profit de la route.

Le rôle de couverture territoriale du chemin de fer, notamment pour le fret, a changé : il n'exercera plus la même hégémonie qu'au 19<sup>e</sup> siècle et jusqu'à la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Son renouveau suppose d'accepter un repli du réseau, peut-être transitoire, sur quelques axes lourds, à partir desquels, une fois rétablies la rentabilité, l'efficacité et la qualité, des ramifications pourront à nouveau se développer.

La mauvaise situation européenne, notamment française, n'est pas universelle et la comparaison entre l'Allemagne et la France est déjà révélatrice. Dans d'autres pays, y compris très riches, le chemin de fer est beaucoup plus utilisé qu'en Europe Occidentale. À l'Est de l'Europe, bien que la route progresse rapidement, le chemin de fer joue encore un rôle important et ceci doit nous mobiliser.

La répartition modale du fret sur 150 ans – depuis la naissance du chemin de fer en 1840 aux années 1990-2000 – s'applique à un volume multiplié par environ 100 en 150 ans. La révolution ferroviaire a créé le marché national en France alors que les volumes de circulation étaient auparavant très limités : vers 1920, le chemin de fer transportait jusqu'à 75 % des marchandises en France, ramenant à peu de chose la route, la voie d'eau et le maritime. A partir de 1920, l'automobile devient un bien industriel et le camion se diffuse, l'infrastructure routière s'améliore et la route devient le moyen hégémonique que l'on connaît actuellement.

Est-il possible d'inverser cette tendance ? Les pays d'Europe centrale et orientale ont hérité d'un système différent, mais la croissance de la route et la décroissance du fer affectent l'ensemble des pays européens. Comme l'a évoqué Philippe DURON, l'ensemble des transports a triplé et, hormis les oléoducs, la route a absorbé cette croissance au détriment des autres modes de transport, notamment les voies navigables et le ferroviaire qui ont stagné. Des marges de manœuvre existent, même s'il est difficile de bouleverser le partage modal rapidement :

- les Pays-Bas sont construits autour du delta du Rhin, ce qui explique leur histoire maritime et commerciale de savoir-faire fluvial ;
- d'autres pays utilisent beaucoup plus le chemin de fer que la France, notamment l'Autriche ou la Suisse où une politique opiniâtre, parfois votée en référendum d'initiative populaire, a établi un partage modal largement différent.
- Au Japon, le chemin de fer jouait un rôle comparable à celui joué en Europe dans les années cinquante et il s'est spécialisé dans le transport de voyageurs ; toutes les zones d'activité étant côtières, le transport de fret s'effectue désormais par la route ou les voies d'eau.

La comparaison de grands ensembles mondiaux - Union européenne, États-Unis, Japon, Chine, Russie – montre que le transport maritime intra-européen est presque aussi important que le routier. De même que la Russie et la Chine font un usage intense du chemin de fer, certains pays développés utilisent davantage le chemin de fer que l'Europe occidentale et la France : même si les statistiques américaines négligent une partie importante du transport routier de courte distance, le chemin de fer est beaucoup plus utilisé aux États-Unis en raison de la géographie et de la réaffectation du réseau au fret. Ce modèle américain est bénéficiaire et, s'il n'est pas transposable entièrement au contexte européen, on peut en transposer certains éléments.

En France, la situation n'est pas bonne, mais plus de la moitié du transport ferroviaire est international, en particulier européen, et les opérateurs ferroviaires s'internationalisent, notamment en Europe occidentale : la Deutsche Bahn est un opérateur paneuropéen et n'est pas seulement une entreprise ferroviaire. En 1970, le trafic de la France et de l'Allemagne était équivalent ; actuellement, le trafic français représente le tiers ou le quart du trafic allemand. La désindustrialisation explique une part de la perte du chemin de fer. Les transformations des structures de l'économie n'ont pas été favorables au fer et à la voie d'eau, mais n'expliquent qu'un tiers ou un quart des pertes, l'essentiel résultant d'une perte d'efficacité. La taille des lots ou la fragmentation des envois sont plutôt favorables à la route, à structures égales. Le modèle de production, de distribution et de consommation est flexible. Le système routier est en progrès permanent et progresse en productivité et en efficacité d'1 à 2 % par an, par rapport à la relative inertie des systèmes ferroviaires.

Le chemin de fer est pris dans une spirale de déclin : c'est une activité à rendements croissants et, en cas de perte de trafic, le partage des coûts fixes très importants doit s'opérer entre un nombre de plus en plus limité de chargeurs, de clients et de marchandises transportées. Il est sans doute plus exaltant d'investir dans les TGV ou les TER qui fonctionnent bien et se développent et l'attention du management à cette branche a peut-être été moindre. L'ouverture à la concurrence ne suffit pas à inverser la tendance : les nouveaux entrants assurent 20 % du transport ferroviaire, mais n'ont pas conquis de nouveaux marchés et ne sont jamais présents sur le marché du wagon isolé.

Il faut donc réinventer un nouveau modèle industriel. Dans les années soixante, certains disaient que le chemin de fer était une splendide technologie ayant atteint ses limites : l'avenir était à l'avion pour les longues distances et à l'automobile pour les courtes distances. La SNCF a créé un nouveau train avec des voies et des rames nouvelles, un nouveau service et un bond qualitatif qui a redonné un siècle d'avenir et de dynamique au chemin de fer, dans une stratégie de rupture. Il faut en arriver également à des mesures assez radicales pour le fret.

Alors que le transport routier se caractérise par des coûts fixes faibles, mais des coûts kilométriques élevés, le transport ferroviaire connaît la situation inverse. On dit que 500 km correspondent au seuil de partage entre le rail et la route, mais l'organisation du fret fait bouger ce seuil. Si on abaisse le coût kilométrique du chemin de fer par des trains plus longs et lourds, seuls les

coûts fixes baissent, alors que l'effet d'abaissement de distance critique par rapport à la route est plus grand. Il faut donc jouer sur tous les termes, gérer la marchandise de bout en bout, et veiller davantage aux coûts terminaux, qui représentent plus de la moitié du coût total.

Certains disent que la route est quatre fois plus coûteuse que le fer, mais la qualité de service est totalement différente ; par ailleurs, à courte distance la route est moins coûteuse et à longue distance le rail est moins coûteux, mais le recoupement des marchés n'est pas intégral. Les domaines de pertinence dépendent de la distance et de la taille des lots expédiés : la route est pratiquement le seul mode pertinent pour les courtes et moyennes distances, tant que l'on utilise les conteneurs ou les camions complets ; néanmoins, le rail est pertinent à courte distance et peut être plus efficace et moins coûteux que la route sur des créneaux précis, dans des conditions optimales de régularité, d'intensivité, d'automatisation des opérations et de suppression des triages, du rassemblement et de la dissémination de wagons.

La concurrence entre les modes est rare : dans la plupart des cas, un chargeur n'a pas d'autre choix que la route, car l'infrastructure ou l'offre n'existe pas et parfois, ne pourrait pas exister. Il faut donc être conscient des limites de la concurrence, qui désigne plutôt un potentiel qu'un phénomène effectif. Pour changer les situations, il faut déplacer les barrières en examinant les éléments un à un.

Concernant le coût des opérations terminales, la partie centrale ferroviaire ne représente que 40 % à 50 % du coût total : il faut y ajouter 5 % pour les chantiers et 20 % à chaque bout pour le transport terrestre. Si ces questions ne sont pas réglées, rien ne sert de créer de meilleurs trains. Il existe des gisements considérables de productivité dans ces domaines, dont on parle peu, et qui permettraient de changer les équilibres. La question ferroviaire n'est donc pas une question de chantiers à chantiers, de gares à gares, elle doit nécessairement s'élargir au « bout à bout ».

Pour peu qu'elles soient intermodales, les organisations ferroviaires sont d'une grande complexité : la famille UIRR, issue du monde routier, vend du « chantier-chantier », les transporteurs routiers ajoutent le segment final, la famille ferroviaire fait du « bout en bout » à des chargeurs et non pas à des transporteurs. D'autres modèles existent dans le monde. Aux Etats-Unis, les opérateurs ferroviaires gèrent les chantiers. En Allemagne, la tendance est de confier les chantiers à un opérateur unique et transversal, travaillant à égalité pour les différents opérateurs.

La question de savoir qui organise ne relève pas de la technologie, mais du management. Quel est l'agent qui intègre la chaîne, qui harmonise les liaisons, qui arbitre les conflits, qui résout les problèmes d'interface ? Ces problèmes sont nombreux en termes techniques, de gestion quotidienne et de partage de la recette. La question de la sous-traitance en cascade des systèmes intermodaux est cruciale. De nombreux opérateurs en position de monopole local sont tentés d'abuser de leur rente et de tirer à eux une part de la valeur ajoutée plus que proportionnelle au rôle qu'ils jouent.

Dans le monde du transport des marchandises et donc le monde ferroviaire ou intermodal rail/route, etc., on peut classer les organisations en deux grands types :

1/Un modèle planifié dans lequel la firme organise un transport étroitement adapté à un chargeur et à une marchandise. Le transport à la demande est déclenché par l'utilisateur avec une offre dédiée. En termes de réseau, il s'agit souvent de formes très simples avec des lignes ou des navettes. Les nouveaux entrants ferroviaires, qui ne disposent pas de réseau, vont de A en B et de B en A en faisant tourner le matériel. Le service est différencié, car adapté finement au client. Une économie d'échelle est réalisée. Le système est répétitif et peut s'optimiser comme une routine. Le mode d'organisation est un quasi-compte propre. Le chargeur contrôle directement ou indirectement les moyens de transport pour les faire fonctionner conformément à ses besoins : il est coproducteur du transport.

2/ Une organisation de marché avec des opérateurs de transport transversaux qui transportent côte à côte des produits issus de fabrications ou de circuits très différents. Multi clients, mutualisation, partage de moyens, réseaux complexes maillés : une économie d'envergure naît de la capacité à gérer cette complexité de réseau, des horaires réguliers, où le transporteur est pilote de son organisation. C'est un produit relativement standard, qu'on peut mettre en concurrence entre producteurs.

Cette diversité recoupe le rail : les trains complets appartiennent plutôt à la première famille et la messagerie de wagons, les wagons isolés, les plus en difficulté actuellement, appartiennent à la deuxième famille. Si nous retrouvons de la productivité, de l'efficacité, peut-être ce segment malade renaîtra-t-il demain sur de bases nouvelles ?

La directive européenne 91/440 n'a pas changé la situation du chemin de fer : à l'échelle de l'Europe, les parts modales du fer n'ont pas augmenté, parce que les infrastructures et les services ont été désassemblés dans le cadre des réformes introduites par cette directive. Il faut relancer à partir d'éléments nouveaux, à l'instar du modèle TGV, en jouant sur la dimension technique et dimension gestionnaire, au départ sur 1, 2 ou 3 axes orientés fret, sur lesquels puissent circuler des trains longs, lourds, qui roulent à 80 km/h et sans jamais s'arrêter. Ils seront meilleurs que la route et beaucoup moins coûteux. C'est le modèle américain qui ne fait pas d'exploit technique.

Il est nécessaire de développer une vision « de bout en bout ». La gestion doit permettre de gérer le segment central et les extrémités, les chantiers, les opérateurs ferroviaires de proximité sur le modèle des *shortlines* américaines ou de modèles européens. Il faut également prendre en compte la logistique : les chargeurs veulent aussi de l'entreposage, de la préparation de commandes, du contrôle de qualité, des opérations en douane. La Deutsch Bahn a racheté SCHENKER, l'opérateur logistique transitaire modal qu'elle avait vendu 20 ans auparavant et lui confie la gestion de ses flux. Elle devient ainsi une entreprise logistique multimodale et internationale.

Qui coordonne ? La main invisible du marché ou de grands opérateurs puissants qui intègrent des systèmes multifonctions, multimodaux et multi-pays ? Il faut des axes lourds, de bons sillons, des investissements conséquents, car il existe des goulots d'étranglement. Il faut prolonger ces axes par des axes locaux : une large part du succès du TGV tient au fait qu'il peut rouler sur des voies traditionnelles et bénéficier à de nombreuses villes où l'ancienne infrastructure est utilisée. Ces grands axes puissants et efficaces diffuseront par voie ferroviaire ou par voie routière. Il est nécessaire de mieux penser la chaîne de bout en bout.

Une politique générale cohérente des transports est indispensable. Les camions de 60 tonnes constituent peut-être une solution écologique très intelligente quand ils sont l'unique solution, pour desservir des régions dans lesquelles le potentiel de trafic n'existera ni pour le chemin de fer, ni pour la voie d'eau, ni pour la voie maritime. Les mettre en parallèle avec une relance du ferroviaire est néanmoins quelque peu contradictoire.

Une bonne politique générale et une politique de transport ambitieuse sont nécessaires, avec le développement durable comme facteur commun de toutes les interventions.



## Table ronde n° 1 - « Vers un nouveau modèle du fret ferroviaire : répondre aux attentes du client dans un environnement concurrentiel »

### *Eric THIEULOT, directeur industriel Lafarge Granulats*

Chez Lafarge Granulats, le transport ferré est extrêmement important : pour une production de 40 millions de tonnes sur 112 carrières, à peine 10 % des carrières sont embranchées, soit 12 carrières qui approvisionnent 2,5 millions de tonnes, notamment dans l'Ain, l'Allier, les Ardennes, la Nièvre, le Pas-de-Calais, les Pyrénées-Orientales, assez éloignées des centres de consommation. 25 % à 30 % des matériaux transportés par voie ferrée approvisionnent le marché francilien et il n'existe pas de carrière à proximité de l'Île-de-France, les plus proches étant situées à 150 ou 200 km.

Lafarge croit dans le développement ou le redéveloppement du fer et des modes alternatifs. Une convention avec RFF a été signée en 2009, pour pérenniser et redynamiser des lignes ferroviaires secondaires qui ne sont plus ou quasiment plus utilisées et pour porter la part de ce mode de transport à plus de 4 millions de tonnes à l'horizon 2020, soit une hausse de 50 %, avec des projets stratégiques majeurs permettant d'approvisionner l'ensemble des marchés dans 10 à 20 ans.

Nous sommes à l'origine du premier OFP (opérateur ferroviaire de proximité) créé en 2009 avec EIFFAGE et d'autres partenaires. L'objectif est de maintenir sur une quarantaine de kilomètres l'utilisation de voies secondaires sur la ligne Corbigny-Cercy dans la Nièvre, afin d'approvisionner le Sud Francilien, essentiellement en ballast et en matériaux de roches dures pour les postes enrobés.

Le groupe a pris l'engagement de maintenir l'activité de ses carrières et l'approvisionnement de ses marchés par voie ferrée. Un train de marchandises remplace une cinquantaine de camions pour un coût trois à quatre fois inférieur que la route sur des distances moyennes de 200 à 300 km. Le premier atout est de désenclaver les sites isolés - tout le centre de la France - grâce à ces investissements historiques qui permettent d'approvisionner sans rupture de charge et dans des conditions économiques intéressantes des clients embranchés historiques, essentiellement de production d'enrobés, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

Un des principaux enjeux du développement du fer est le maintien du réseau ferré secondaire sans se limiter à quelques corridors. Il faut aussi préserver les plates-formes terminales qui permettent d'approvisionner les marchés en zones urbaines et sont assez peu accessibles. L'éloignement des ressources exploitables des marchés et des zones de consommation favorisera le report modal sur le fer et la voie fluviale : plus de 50 % des matériaux approvisionnés par le marché francilien viennent d'environ 50 km autour de l'Île-de-France ; dans 10 à 15 ans, ces matériaux viendront peut-être de 200 à 300 km. Le mode de transport ferré devient donc économiquement attractif, autant que la voie d'eau.

La rentabilité de la chaîne logistique va se complexifier : dans les matériaux pondéreux, 1/3 à 2/3 du prix de revient du matériau vient du coût logistique. Une des problématiques pour maintenir une chaîne logistique compétitive est la massification des flux. Nous nous limitons essentiellement à des trains de 1 300 tonnes, soit 22 wagons, et nos matériaux peuvent être stockés quelques jours sur un embranchement ou une plate-forme. Nous pouvons approvisionner nos marchés avec des trains de 2 600 tonnes et certains flux se font aujourd'hui en train de 680 mètres, ce qui suppose de maintenir les réseaux et les sillons.

La complexification de la chaîne logistique et la nécessité de transiter par des plates-formes pour le post-acheminement vers nos clients renchérit fortement le coût de la chaîne logistique et la massification est le seul moyen de rester à des coûts compétitifs par ce mode de transport par rapport à la route. Avec 2 600 tonnes dans un train, le coût final sera moins cher qu'avec les 1 300 tonnes actuelles. Pour livrer certains chantiers nous devons recourir au mode de transport routier, car les plates-formes embranchées ne sont plus accessibles ou ne le sont pas pour les nouveaux entrants. Une des problématiques reste l'éloignement entre les plates-formes accessibles les plus proches et le chantier. Lorsque le coût de post-acheminement devient trop important, on constate un report modal du train sur la route.



### ***Mohamed ZARIOUHI, directeur des achats logistiques Evian Volvic, Danone waters***

Le fer est au cœur de la stratégie d'Evian Volvic : depuis de nombreuses années, nous avons été un très gros utilisateur de wagons isolés ; des investissements importants ont été réalisés, notamment sur le site d'Evian, pour passer en trains massifiés sur nos flux primaires, des usines vers les plates-formes logistiques. Cet investissement a permis de bien gérer le virage de l'arrêt du wagon isolé : environ la moitié de la production est évacuée par le train et Evian est l'une des plus grandes gares privées d'Europe, avec 6 à 8 trains par jour.

Le maintien d'un taux fer très important se situe au cœur de notre stratégie d'évacuation de sites qui ne sont pas faciles d'accès par la route. Il s'inscrit également dans notre stratégie carbone, avec l'engagement pris en 2008 de réduire notre empreinte carbone de 40 % avant fin 2012 : le ferroviaire y contribue au même titre que l'allègement des bouteilles. Nous sommes uniquement en trains massifiés, avec des trains d'environ 1 800 tonnes et nous travaillons avec Fret SNCF et EURO-CARGO rail, qui fait partie de la Deutsche Bahn.

Plusieurs raisons poussent aujourd'hui à faire davantage de ferroviaire :

Sur le transport primaire, les taux fer sont très élevés pour l'évacuation vers nos plates-formes logistiques en France, Angleterre, Belgique ou Allemagne. Le potentiel de volume à transférer de la route vers le rail n'est plus aussi important. Le principal a été fait en termes de train massifié, mais il reste à reconnecter nos clients au fer : alors que la plupart étaient connectés via le wagon isolé aux usines, nous avons réussi à reconnecter un seul entrepôt client, MIRAMAS, avec Carrefour et géré par ID Logistics ; la plate-forme a une double vocation, nous envoyons ces flux comme un flux primaire, puis un transfert est opéré vers notre client. Nous ne gérons donc pas directement la commande client, nous avons plutôt un flux avancé. Néanmoins, il n'est pas sûr que ce modèle soit répliquable sur l'ensemble du territoire.

L'enjeu est d'avoir une nouvelle offre pertinente et compétitive pour reconnecter les clients au fer et répondre au service attendu. Les dernières années du wagon isolé, nous proposons un délai de livraison en camions et 4 jours en wagon isolé avec un taux de fiabilité inférieur à celui de la route. Nous devons répondre au niveau d'exigence clients qui correspond à celui de la route. Peut-être faut-il avoir une approche pragmatique et étudier quelles régions doivent être privilégiées, mais il faut un niveau d'exigence supérieur à la performance service du wagon isolé.

Nous devons pérenniser notre activité ferroviaire par un travail de fond sur l'infrastructure et la fiabilité des sillons. La volatilité de l'activité rend difficile toute anticipation et constitue un facteur limitant. Il est nécessaire de fiabiliser les sillons existants pour éviter des perturbations très fortes dans le reste de la chaîne logistique. Par ailleurs, les sillons ne sont pas interopérables. Notre usine d'Evian n'est pas loin de la saturation des sillons et des créneaux d'évacuation, ce qui devient un facteur limitant pour augmenter l'évacuation du site.

Nous constatons la priorisation donnée aux trains voyageurs par rapport au fret, en particulier sur la Haute-Savoie, pour reconnecter Genève depuis Evian en doublant la fréquence des trains voyageurs. Nous sommes déjà saturés et ce projet pourrait remettre en cause à moyen et long terme la viabilité de l'évacuation par train.

Une autre notion très importante est la visibilité. Des investissements importants sont consentis dans les usines, dans les plates-formes logistiques, mais nous sommes passés en trains massifiés et toutes les plates-formes logistiques ne savent pas recevoir des demi-rames. Nous avons une plate-forme qui reçoit 14 wagons. Nous discutons avec nos partenaires logistiques pour leur demander de réaliser des quais qui puissent décharger 14 wagons et éviter de couper des trains.

Tout cela n'a de sens que si l'on s'inscrit dans la durée. Nous serions plus rassurés si les opérateurs avaient un modèle économique rentable et nous nous interrogeons sur leur pérennité. La compétitivité route rail nous permet de faire des choix, mais seule la compétitivité structurelle peut

garantir que la situation ne changera pas radicalement dans les 2 ans, ce qui serait une catastrophe par rapport à nos investissements.

Nous aimerions des innovations fortes pour pouvoir mettre davantage de produits sur des trains massifiés : ceci suppose de travailler l'allègement des wagons et l'infrastructure pour avoir des standards plutôt à 2 000 tonnes.

Nous avons la volonté de poursuivre dans le fer, qui est au cœur de notre stratégie, mais cela demande des chantiers importants pour pérenniser l'activité actuelle et l'étendre à nos clients.

### ***Vous avez le sentiment de vous adapter à l'opérateur ferroviaire et non l'inverse : Qu'attendez-vous plus précisément ?***

Nous essayons de gérer les contraintes le plus intelligemment possible, mais il faudrait reprendre l'équation non par nos centres de production, mais par nos clients : dans un marché beaucoup plus compétitif, les consommateurs sont de plus en plus exigeants, le modèle commercial exige de se remettre en cause en permanence : ce n'est pas ainsi que fonctionne actuellement le ferroviaire.

**Eric THIEULOT** • Dans notre activité, l'enjeu de massification est prépondérant. Des tests sont réalisés actuellement sur des wagons plus légers pour augmenter les charges. L'offre ferroviaire tente de répondre à nos attentes mais, lorsque l'opérateur ne souhaite pas intervenir sur un territoire pour des raisons de rentabilité et d'organisation, toute activité ferroviaire peut être stoppée sur un site embranché depuis des dizaines d'années, ce qui remet en cause le modèle de rentabilité de notre activité.

### ***Xavier SOBLER, directeur commercial, EUROPORTE***

EUROPORTE réalise 160 millions d'euros de chiffre d'affaires et fait partie des opérateurs situés entre les grands opérateurs historiques et les OFP : notre croissance - 40 % - ne repose pas uniquement sur la prise de parts de marché sur Fret SNCF ou d'autres opérateurs ; environ la moitié de cette croissance provient de flux nouveaux que nous gérons à notre vitesse ; un des enjeux importants des opérateurs intermédiaires est de bien faire ce qu'on leur demande de faire.

EUROPORTE est l'entreprise ferroviaire du groupe EUROTUNNEL qui gère l'infrastructure du tunnel sous la Manche. Les deux grandes activités sont la traction et le service ferroviaires. Il s'agit de traction courte distance – longue distance avec le développement du fret ferroviaire au niveau de l'Europe : nous sommes présents en Angleterre, Belgique et France. Nous pensons nous développer dans d'autres pays mais il est parfois judicieux de s'associer à des entreprises qui savent bien faire, afin que chacun travaille sur son périmètre d'excellence.

Une autre activité est la gestion d'infrastructures, notamment les ports de Dunkerque, Nantes, Saint-Nazaire, Le Havre, Rouen. Il s'agit d'un axe de développement : pour que les trains roulent, les réseaux doivent être entretenus, qu'il s'agisse du réseau national ou des réseaux privés.

L'arc qui part du Havre, qui fait le tour de l'artère nord-est, la descente nord-sud et la connexion sur Bordeaux, puis remonte vers Paris, représente la densité industrielle ferroviaire en France. Ce sont les zones de connexion avec les frontières. La façade de l'Atlantique n'est pas très industrielle et ne constitue donc pas forcément la meilleure cible du train complet ou du wagon isolé. Peut-être les camions seront-ils amenés à jouer un rôle important.

Nous sommes en *open access* en Belgique et en Allemagne, nous venons d'ouvrir une connexion sur l'Italie avec *Trenitalia* et nous allons à la frontière de la Méditerranée. Notre organisation repose sur des trains lourds, longs, connectés à des *hubs* autour desquels nous faisons du wagon isolé, comme d'autres opérateurs privés : nous nous développons, même si ce n'est à la taille de l'objectif et du marché français. En trois ans, nous avons créé une gestion de 100 wagons isolés entre Lérrouville et

Lyon dans la « vallée de la chimie ». Ce service est performant et se développe dans la limite de la disponibilité des sillons. Nous sommes 700 personnes sur 7 agences et 30 % de nos locomotives de ligne sont électriques.

Nous vendons un service ferroviaire avec une qualité garantie à travers un contrat de performance. Les constructeurs de locomotive en Europe travaillent principalement sous les normes des opérateurs historiques et sur des locomotives spécifiques à des réseaux donnés. Nous investissons dans des locomotives interopérables et nous produisons 150 trains par an ; nous avons dépassé le milliard de t/km cette année et nous vendons un contrat de performance à 90 % de ponctualité à moins de 2 heures.

On ne peut pas garantir un service à un client, si on ne contrôle pas ses coûts et aucun industriel n'est capable de donner son plan de charge une année à l'avance : il est nécessaire d'être plus proactif. RFF a sorti en trois semaines des sillons de qualité pour un tonnage annuel de 250 000 tonnes sur un contrat de trois ans pour Lafarge : elle est donc capable de se doter d'une cellule dédiée qui réalise des études spécifiques, en dehors du processus habituel, même si elle doit contrôler également ses coûts.

Ensuite, il faut des hommes. Pourquoi les entreprises ferroviaires doivent-elles former leurs conducteurs ? Pourquoi cela n'existe-t-il pas sur le marché des écoles et pourquoi le ministère n'étudie-t-il pas cette possibilité ? Former un conducteur prend 8 mois et coûte 50 000 à 80 000 euros, mais le marché n'existe pas et chaque industriel doit créer sa propre école. Tout le monde perd de l'argent, or augmenter la part du fer nécessite de réduire ses coûts tout en améliorant la qualité. Si chacun crée sa propre école, il n'existe aucune synergie.

Par ailleurs, il nous faut des normes et des règles stables. Tous les 6 mois, nous faisons face à de nouvelles normes et règles, comme les nouveaux corridors européens avec les nouveaux systèmes de sécurité. Les locomotives achetées ces 5 dernières années n'ont donc pas le droit de rouler sur ces corridors. Il faut arrêter de changer les normes et mieux utiliser ce qui existe déjà : avant de parler des trains de 1 000 mètres, remplissons déjà les trains de 750 mètres ; plutôt que des sillons permettant de rouler à 160 km/h, réalisons plutôt des sillons permettant de rouler à 100 km/h en moyenne : nous ferons ainsi passer davantage de trains avec le même réseau sans investissement supplémentaire.

Faire tomber les frontières est un travail lourd et long : de Paris à Moscou, un train s'arrête à chaque frontière et demande l'autorisation de passer. L'Europe doit être capable de définir la locomotive qui roulera à travers l'Europe de l'ouest. Il existe peu de constructeurs de locomotives et de wagons et VOSSLOH, SIEMENS et BOMBARDIER sont davantage attirés par le marché voyageurs que vers le fret. En Allemagne, cela commence à intéresser VOSSLOH, mais la France n'est pas un objectif pour les constructeurs de locomotives alors que le marché existe pour les wagons.

Nos clients doivent également s'engager à nos côtés. Il est trop facile de changer d'opérateurs, qui investissent et signent des contrats à long terme. Tout le monde doit jouer le jeu du long terme et de l'investissement lourd.

**Eric THIEULOT** • Ce problème est réciproque : les clients ont besoin d'opérateurs qui s'engagent également dans la durée avec des niveaux de prix lisibles et non des prix évolutifs de 40 % à 50 % en trois ans sur certaines liaisons. Nos investissements sont également très lourds. Un industriel n'investit pas pour quelques années dans un embranchement terminal, sur une plate-forme fer ou fer/eau pour pousser à la bi ou tri modalité, mais pour 30 à 50 ans.

Le changement d'opérateur est une problématique, surtout depuis l'arrivée de nouveaux opérateurs. Environ un tiers de parts de marché a été pris en trois ou quatre ans, mais la plupart des industriels souhaitent stabiliser leur offre logistique : notre premier souhait est qu'ils soient fiables, pérennes et nous garantissent un prix qui ne soit pas volatile.

**Mohamed ZARIOUHI** • Sur le ferroviaire, nous ne sommes pas sur des contrats annuels et nous n'avons pas de problème à nous engager sur la durée. Cependant, deux contraintes techniques et

commerciales sérieuses doivent être levées : savoir sur quoi nous nous engageons et entreprendre une révolution culturelle d'engagement des deux parties dans la durée, notamment sur la compétitivité de l'offre.

Par ailleurs, nos clients ne sont pas capables de prendre vis-à-vis de nous l'engagement que les opérateurs nous demandent et il y a une dimension de gestion du risque dans une activité fluctuante. La météo a été exécrable en juillet et août 2011 et les ventes ont été mauvaises : l'opérateur doit aider à gérer cette difficulté car on ne peut pas gérer ce risque seul, même si un engagement dans la durée intègre une dose de flexibilité et de volatilité.

### **Xavier SOBLER, directeur commercial, EUROPORTE**

Les engagements doivent être bilatéraux et nous pouvons les tenir si toute la chaîne des coûts suit ce chemin. Nous savons nous adapter, mais il faut en parler avant de monter les dossiers. Bien souvent, cette discussion a lieu *a posteriori* ; or, il est quasiment impossible de réagir du jour au lendemain dans le ferroviaire et cela génère des frustrations. Nous pouvons doubler les trains par jour avec un mode d'annonce prédéfini avec le client. Il faut donc installer un dialogue *a priori*.

Nous pouvons y arriver sur certains flux, car nous avons 3 % de parts de marché. Nous travaillons de 6 mois à 1 an sur un dossier en collaboration avec le client et nous ne nous engageons jamais à démarrer le lendemain. Nous resterons peut-être troisième pendant des années, mais nous ne nous engageons que sur ce que nous savons faire.

### **Christophe BARTHOLEYNS, CCI du Grand Lille**

La région Nord-Pas-de-Calais a une position tout à fait spécifique de porte d'entrée vers les autres pays européens. En reconstruisant une stratégie de fret ferroviaire, le pays ne s'est pas vraiment encore intéressé à ces connexions. Les opérateurs s'y intéressent, avec les risques de développement d'un nouveau dispositif de transport ouvert sur les pays voisins, face à des acteurs au positionnement très dynamique, notamment les opérateurs Belges, Allemands, Anglais et Suisses, qui utilisent le *hub* d'Anvers.

Comment exister sur ces réseaux de longue distance ? La région fait le pari de développer une stratégie de territoire, qui ne se définit pas seulement au niveau des décideurs publics. Le conseil général, qui est présent sur les ports de Calais, Boulogne et Dunkerque, ne se préoccupe pas de l'outil logistique terrestre. L'essentiel des flux est traité par la route : or, cette région alimente toute la France. Le pari est donc de construire une stratégie partagée avec les opérateurs et les logisticiens en inversant un mode d'organisation logistique qui fonctionne très bien : la grande distribution et la vente à distance, très présentes dans cette région, ont gagné leur compétitivité sur l'offre basée hors frontières.

Plusieurs schémas existent et se recouvrent, notamment les euro-corridors fret proposés dans les années 90 au niveau de la commission européenne. Il s'agit de suivre l'évolution des normes et des technologies - une des priorités de la commission européenne -, mais les corridors ERTMS sont orientés Nord-Sud (essentiellement sur l'axe Rhin/vallée du Rhône) et rien n'existe sur d'autres axes plus porteurs par rapport aux échanges terrestres. On voit la bataille de la traversée des Alpes et les problématiques de connexion avec le réseau espagnol. Le Nord-Pas-de-Calais a un axe Est-Ouest et a tout pour réussir le développement des flux. Les opérateurs, notamment EUROPORT, ne s'y trompent pas et l'identifient un *hub*. Aucun n'abandonne le Nord-Pas-de-Calais, car la région représente un lieu stratégique pour concentrer les échanges.

La réalité du ferroviaire est très différente des objectifs. Les flux en Belgique sont plus importants que dans le Nord-Pas-de-Calais, car la région se caractérise par des flux liés à l'industrie lourde, en particulier le charbon et l'acier localisés à Dunkerque. Il existe très peu de connexion nord-sud et le système belge « dialogue » très peu avec le système français, comme l'a révélé une réflexion menée à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille.

Concernant l'offre combinée, il existe un « gap » entre des *shortlines* qui alimentent directement la région d'Anvers, Zeebrugge et Gand, et des *shortlines* plus longues, côté français, et qui arrivent à la plate-forme Delta 3 aménagée au sud de la métropole lilloise. L'ensemble d'outils ferroviaires de grande dimension est sans équivalent au niveau national et même dans les pays voisins, du fait du passé industriel et des investissements réalisés sur le territoire. Pourtant, l'utilisation de ces outils n'est pas partagée et la principale gare de triage située à Somain est en sommeil, alors qu'elle est directement associée au développement de la plate-forme multimodale Delta 3 : une petite gare peut y traiter les flux de transport combiné, mais il faudrait y associer d'autres outils. La proximité aux clients est une réalité dans le Nord-Pas-de-Calais, mais la question est de savoir comment utiliser au mieux ces outils ferroviaires existants et comment traiter le conflit avec l'utilisation du voyageur.

La Chambre de commerce alerte les pouvoirs publics sur les choix de long terme : on essaie de régler les problématiques de congestion de la métropole lilloise sur un point de passage frontalier, qui risque de poser à terme les mêmes problèmes pour la route et le rail ; on développe les capacités pour les voyageurs – TER et Tram-Train –, mais il n'y a pas de stratégie pour garder des sillons de qualité pour le ferroviaire. On ne sait pas qui pilote une ambition pour développer les flux sur la région, porte Nord de la France, qui est un point de connexion très important et entre en résonance avec d'autres infrastructures ferroviaires, routières, et fluviales.

La liaison Seine-Escaut n'a pas seulement vocation à relier les grands ports maritimes : elle est située au centre d'une Euro-région de 100 millions de consommateurs et de plusieurs centaines de milliers d'entreprises en connexion avec des réseaux de longue distance ; en articulant le rail avec la voie d'eau, on peut massifier les flux, assurer une prise en charge collective du risque de transport et construire une stratégie de *hub* de transports combinés au profit du fret industriel.

Le choix s'est porté sur la plate-forme multimodale Delta 3, qui pourra se développer avec la plate-forme multimodale Marquion sur le canal Seine-Nord. Delta 3 est à l'articulation des flux d'échanges nord-sud et est-ouest, mais la latérale n'est pas développée, alors que tous les investissements sont réalisés. Cet axe Royaume-Uni/Nord-Pas-de-Calais permet la connexion avec l'ensemble des flux français par Metz Athus vers la vallée du Rhône et la vallée du Rhin, et vers l'Europe centrale jusqu'à Vienne et Istanbul.

Ce projet est très porteur si la France veut se réindustrialiser et accroître la compétitivité des entreprises. Le réseau des CCI de la région a décidé de prendre la main sur ce travail de collaboration : nous comprenons les difficultés de la SNCF, mais la protection d'une place avancée vers le nord et le gel de l'offre sur la région Nord-Pas-de-Calais ne sont pas des solutions. Nous souhaitons, avec la direction régionale fret de la SNCF, établir un schéma de développement commun, ouvert à plusieurs opérateurs et aux logisticiens qui investissent à 5 ou 10 ans avec la création d'entrepôts automatisés.

La coopération avec les entreprises est également essentielle : en 2012 et 2013, un système de mutualisation des flux sera étudié avec une cinquantaine d'entreprise de la région. Le projet ECOTRANS a connu de premiers succès sur des marchés communs de flux et l'enjeu est de réussir une collaboration au niveau de l'Euro-région. Les Pays-Bas ont pris l'initiative et le Sud lance un programme INTERREG. Un rayonnement fort de ce programme permettra de construire une bourse européenne de consolidation des flux et d'abaisser les coûts, ce qui est essentiel pour la compétitivité des entreprises. Ce système permettrait de rembourser aux entreprises une partie des flux de transport gaspillés et donnerait toute sa place au ferroviaire et probablement au fluvial.

### **Sylvie CHARLES, directeur, Fret SNCF**

Je suis responsable du pôle ferroviaire SNCF GÉODIS qui comprend également une nouvelle entrante ferroviaire. Il ne s'agit pas d'exonérer Fret SNCF ou les nouvelles entreprises ferroviaires mais de regarder la réalité ensemble pour définir les conditions d'un meilleur avenir.

Le mode ferroviaire est particulièrement adapté pour tracter sur d'assez longues distances des marchandises importantes. Sa capacité d'emport lui permet d'être adapté à certaines industries, ainsi qu'aux ports, qui sont des lieux assez naturels de massification.

Si on prend comme base l'année 2000 en France, la sidérurgie et la métallurgie ont chuté à 73 % en 2010, l'automobile à 78 % et la chimie est le seul secteur stable. Le granulat est aussi en baisse, bien qu'il ait connu un pic en 2007 et se situe à 82,8 % en 2009. Par ailleurs, les statistiques des ports ont au mieux stagné en France. L'Allemagne, dont la base industrielle était plus importante, a connu le chemin inverse : 122 % pour la métallurgie, 128 % en 2008 et 122 % en 2010 pour l'automobile, la chimie à 118 % et les granulats à 112 %.

Le contexte général explique donc en partie le déclin du fret ferroviaire en France ; s'y ajoutent la problématique des sillons et la réduction de capacité en matière d'infrastructures. Que se passerait-il si le fret ferroviaire en France n'avait pas diminué de 40 % depuis 2000 ? Les capacités sur l'axe atlantique sont insuffisantes pour les seules demandes de fret, alors que nous sommes sensés commencer les trafics à la fin de l'année.

Depuis 1997, un système « baroque » a été mis en place pour faire face au manque d'investissements et lancer concomitamment des lignes nouvelles de TGV. Ce contexte explique les difficultés de Fret SNCF – qui porte une part de responsabilité – et celles des nouveaux entrants pour se développer autrement qu'en prenant des parts de marchés à Fret SNCF. Quelques années difficiles se profilent : faire du report modal sur le ferroviaire nécessiterait le recours à des magiciens.

Quelles sont les conditions pour dépasser cette situation ? Un opérateur ferroviaire n'est pas responsable de la situation de l'industrie ni de la définition de la politique des transports. Sa responsabilité est de remédier aux lourdeurs liées à une situation de monopole, d'autant qu'il s'agit du seul secteur libéralisé sans définition préalable d'une convention collective commune. Nous avons donc besoin de réformer d'autant plus rapidement que les nouveaux entrants ont un atout incontestable sur ce plan.

Pour le reste, face à la désindustrialisation de la France, le ferroviaire a son domaine de pertinence. Il faut regarder la situation à un niveau européen : une des limites du ferroviaire est que, pendant très longtemps, il a résulté d'opérateurs nationaux centrés sur leur propre pays. Or la France est un territoire de transit, sur lequel il existe du trafic à prendre sur la route, notamment pour le combiné ou le semi-remorque. C'est la raison de l'engagement de la SNCF GÉODIS sur les autoroutes ferroviaires et le combiné et c'est pourquoi VFLI ou Fret s'intéressent au combiné.

Le train long est un élément important de réponse pour aller plus vite et rendre le système plus intéressant pour le marché. Nous nous sommes beaucoup engagés dans la démarche MaxiPerfo et, sous réserve d'un accord de l'autorité de sécurité nationale, nous lancerons le premier train long de 850 mètres avant fin 2011 pour un de nos clients.

Le SNCF n'a pas arrêté le wagon isolé, comme d'autres pays où ce choix a été fait très rapidement, Trenitalia donnant notamment deux mois de préavis. Fin 2009, l'option a été prise pour donner une place au wagon isolé, non pas en augmentant les prix, car la concurrence est directe avec la route, mais en revoyant son exploitation sur la base d'un réseau maillé avec de nombreuses connexions et hubs. Nous avons tracé des axes sur les principaux flux d'échanges de marchandises et raisonné majoritairement par axe, avec des dessertes terminales. Nous avons travaillé notamment avec l'Union de l'industrie chimique et les chargeurs, pour conserver sur 2011 le même nombre de wagons chargés, à coûts fixes nettement abaissés grâce à un système moins consommateur en ressources.

Un premier danger est que d'autres opérateurs s'intéressent aux parties les plus aisées - le Nord de la France ou le sillon Rhodanien – alors que le wagon isolé appelle à la mutualisation. Un danger plus immédiat est la récession économique qui accroît le risque de retrait des wagons. L'option prise est de mettre en place un nouveau système de wagon isolé « multi-lots/multi-clients » en fin d'année, afin d'abaisser les coûts fixes tout en offrant une qualité aux clients et en leur demandant un peu d'anticipation. Nous avons donc un système de précommandes au trimestre et de commandes au mois à plus ou moins 20 %.

Depuis l'été, de nombreux clients sont satisfaits de ce nouveau système, mais ils ont un problème de visibilité : nous avons travaillé pour passer d'une vision à 4 ou 5 mois à une vision à 2 mois



et demi ; nous demanderons des précommandes au mois à m-2 à nos clients chargeurs, afin de les accompagner dans cette économie incertaine.

Dans le même temps, les pénalités clients vont notablement baisser, tout en gardant une incitation pour obtenir les meilleures précommandes possible. Nous maintiendrons les engagements, car nous avons confiance sur notre capacité à délivrer la fiabilité dont les chargeurs ont besoin pour utiliser davantage le wagon isolé.

Les conditions sont donc en priorité de regarder la réalité en face et de partager le constat, et de travailler sur un axe européen en opérant des ruptures avec le wagon isolé puis les trains longs. Il s'agit de redonner un peu d'élan au fret ferroviaire dans un contexte français peu favorable.

### ***Vous disiez qu'on ne peut pas demander au ferroviaire ce qu'on demande aux routiers.***

En tant qu'ancienne dirigeante de société de transport routier, je pense qu'on ne peut pas demander au ferroviaire ce que l'on demande au routier. Chaque mode possède ses avantages et ses limites. La coproduction passe par une phase où chacun accepte de mettre sur la table ses contraintes, non pas pour les défendre, mais pour apprécier les mouvements envisageables permettant de mieux tenir compte des contraintes de l'autre. C'est un processus « gagnant - gagnant » qui suppose d'avoir une volonté de dialogue et de faire bouger son organisation.

Les réformes successives de FRET SNCF ont visé l'industrialisation - menée avec succès par Olivier MAREMBAUD – qui a permis de regrouper les marchandises ferroviaires sous un management à ligne hiérarchique extrêmement courte : pour coproduire il est nécessaire d'être responsable de ses moyens de production : conducteurs, agents au sol et locomotives.

### ***Vincent DUGAY, directeur commercial, RFF***

RFF ne couvre qu'une partie de la chaîne logistique du fret ferroviaire, mais il lui appartient de lever les obstacles rencontrés sur cette partie par les chargeurs et les entreprises ferroviaires.

Concernant la partie financière, depuis 3 ans, le coût des redevances affectées au fret est fixé jusqu'en 2015 inclus : pendant 5 ans, les redevances d'utilisation du réseau n'évoluaient qu'à partir de l'inflation ferroviaire et les tarifs étaient encadrés pour permettre le développement du fret avec une méthode très brutale et stricte, jusqu'à l'horaire de service 2015. Cela n'a pas permis de développer le fret, mais nous espérons que cela aura permis de ralentir sa décroissance. Des versements directs de l'État ont été associés à cette disposition : la « compensation fret » s'élève à 170 millions d'euros en 2010 pour le fret ferroviaire. Ce sont des engagements financiers forts.

Concernant les sillons, de nombreux progrès ont été réalisés avec les entreprises de transport ferroviaire (EF). La mise en place de sillons réservés au fret sur l'axe Tours – Bordeaux a été discutée et évaluée avec les EF depuis deux ans et 14 sillons fret/jour sont prévus dans les deux sens. Nous avons préparé la mise en place de ces sillons et cherché à répondre aux très fortes contraintes d'investissement et de renouvellement sur cet axe majeur. Ce n'est pas suffisant, mais cela a pu être réalisé en tenant compte au mieux de la connaissance du trafic et des marchés par les exploitants et en développant la notion de sillon catalogue. Nous avons beaucoup travaillé avec les EF, notamment du fret, pour mieux comprendre leurs besoins sur l'horaire de service 2013 et inscrire des sillons de bout en bout, suffisamment tôt pour qu'ils soient préservés des soucis de maintenance et de renouvellement. Nous n'atteindrons pas 100 %, mais nous pourrions travailler en amont à l'horizon de 2 ans – 18 mois par rapport à l'horaire de service -, ce qui reste raisonnable pour un gestionnaire d'infrastructures et des entreprises ferroviaires.

Cela doit permettre de stabiliser le trafic et de répondre aux fluctuations, face à des chargeurs dont les volumes restent fixes. Dans les 5 dernières années, les origines-destinations et les volumes se situent au moins à 50 % et nous essayons d'inscrire ces 50 % sur un long terme avec les entreprises ferroviaires.



Concernant l'aspect exploitation, les nombreux progrès à réaliser doivent être collectifs. Les trains longs - 850 mètres entre Marseille, Lyon, Paris - circulaient déjà il y a quelques années. Il est étonnant de constater combien d'efforts ont été nécessaires en 2011 pour permettre à quelques trains longs de circuler à nouveau en 2012. Nous avons des difficultés pour obtenir l'autorisation de réaliser des embranchés autour des usines qui permettent aux entreprises de ligne d'installer et de préparer les convois. Cela permet de limiter le nombre d'intervenants et de gagner en temps et en fluidité. Face à toutes les démarches et concertations à entreprendre sur des aspects très concrets et économiquement immédiats, il est nécessaire de gagner en simplicité et en bon sens sur les systèmes d'exploitation et sur les rames d'exploitation : or, nous rencontrons collectivement des difficultés sur ces aspects.

Les chargeurs doivent monter en compétence pour que le fret ferroviaire rebondisse. En 2011, 25 % à 27 % des sillons des trains kilomètres ont été réalisés par les entreprises ferroviaires autres que Fret SNCF. D'autres acteurs que l'entreprise historique sont en maturité sur le réseau, mais ce n'est pas encore le cas de tous les chargeurs : face à un système qui s'est assez rapidement désimbriqué, ils doivent acquérir dans le transport logistique ferroviaire la compétence qu'ils ont acquise en transport logistique routier. C'est le cas de Lafarge et de Danone notamment autour de Volvic et Evian : si le chargeur est capable d'entrer dans cette « partie à trois » avec l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructures, on trouve des solutions concrètes pour stabiliser son plan de transport, lui donner accès aux voies de service, stocker ses wagons, gérer sa production par rapport à ses sites et discuter avec l'entreprise ferroviaire pour écouler son transport.

Nous avons besoin de visibilité et d'inscription dans le temps. RFF investit directement sur le fret, donc sur les petites lignes, sur les installations terminales embranchées, à hauteur de 16 millions d'euros sur ses fonds propres. Ce n'est pas de l'argent subventionné et nous avons besoin de visibilité. Lorsque nous signons un partenariat, avec Soufflet et que nous nous engageons à maintenir des lignes ouvertes, nous souhaitons aussi qu'il s'engage sur une pérennité du trafic, ce qu'il a fait. Il est évident que le maintien ou le renouvellement des lignes suppose que le chargeur s'engage pendant 5 ou 8 ans à maintenir le trafic sur ces lignes. Sinon, cela se traduit par une perte sèche d'argent public de RFF, qui n'est pas supportable.

D'où l'importance, pour le développement du fret ; de cette relation à trois dans la construction en amont des plans de transport. Nous travaillons pour maintenir le flux ferroviaire à la sortie d'Evian à l'horizon du Tram Train qui sera réalisé entre Annemasse et Genève dans trois ans. Face à un projet important pour un bassin de vie aussi large, le gestionnaire d'infrastructure, le chargeur et l'entreprise ferroviaire, doivent trouver ensemble les solutions. Si chacun reste campé sur ses positions, il n'y aura plus de trafic.

Nous nous engageons dans ce processus collaboratif à travers les protocoles et conventions et en développant la contractualisation avec les entreprises ferroviaires, pour encadrer les ressources mises sur la recherche de solution, mais également avec les chargeurs, pour délimiter les points sur lesquels nous devons travailler ensemble. Nous avons procédé ainsi avec Lafarge, sur de nouveaux ITE, sur une solution logistique à Toulouse pour répondre à des impositions réglementaires et à une volonté de réduire les coûts. Nous sommes en train d'étudier la possibilité d'une mise en commun pour éviter une dispersion des ressources.

### ***Qu'en est-il de l'interopérabilité des sillons et de l'accès des nouveaux entrants ?***

Concernant l'interopérabilité, ni les corridors RailNet Europe, ni les corridors ERTMS n'ont avancé assez vite. Les deux groupes qui travaillaient sur ces corridors avaient des difficultés à se coordonner. La commission européenne a souhaité reprendre la main sur ce sujet et mettre en place les corridors européens, dans la mesure où elle constatait que les trains étaient bloqués au niveau de la frontière. Le règlement européen s'impose et les corridors doivent être opérationnels en 2014. Cette obligation devrait permettre d'avancer plus vite que dans les contextes ERTMS et RNE, mais cela reste une réelle difficulté.

Concernant les nouveaux opérateurs, on ne va pas assez vite, mais il faut reconnaître que les projets finissent pas se faire dans le ferroviaire. OFP Morvan, TPCF, l'opérateur avec le port de La Rochelle, Combiwest (opérateur de transport combiné) : ces petites structures s'installent, leur démarche d'implantation locale leur permet de trouver leurs clients et de répondre à la demande locale. L'espace existe encore pour quelques opérateurs.

***Dans le cadre de la coproduction et de la montée en compétence et en responsabilité de tous les acteurs, est-il possible d'imaginer une tarification différenciée des sillons à l'avenir ?***

Oui et nous avons déjà une différenciation de la tarification, liée à la vitesse ou à l'horaire : au-delà de 2016, y aura-t-il une plus forte différenciation des sillons ? Cette réflexion est en cours, mais elle sera difficile à mener, compte tenu du nombre d'acteurs concernés.

## **Table ronde n° 2 « L'innovation au service de la performance et de l'acceptabilité sociale du fret ferroviaire »**

***Jean-Claude RAOUL, conseiller technique, Fédération de l'industrie ferroviaire, co-auteur du rapport « Transport de marchandises » publié par l'Académie des technologies ».***

***Ce rapport affirme que le transport de fret n'est rien et que le système de transport est tout. Qu'est-ce que cela signifie pour la construction d'un nouveau modèle ferroviaire de fret ?***

Le transport de fret consiste à amener des biens d'un point A à un point B en un temps voulu. C'est une partie de la chaîne désormais mondiale de distribution et de production, bien connue des grands industriels. Il en résulte une négation des distances et le système de transport doit être fiable, de manière à éviter toute rupture de fonctionnement, alors que les 7 niveaux de gestion des territoires en Europe sont niés par le système de production/distribution : personne ne se parle dans ce dispositif ; en particulier, les pouvoirs publics parlent peu aux industriels, alors qu'un véritable dialogue est nécessaire. Une autre conséquence est la nécessité de fournir des informations fiables. Le standard mondial de production distribution parvient à un extraordinaire niveau de précision. On connaît l'heure d'arrivée d'un bateau partant d'Asie du Sud-Est en direction des États-Unis, et on sait à quelle heure les produits et conteneurs qu'il transporte vont être redistribués.

Certains chargeurs, grands - Renault, PSA, etc. - ou petits, nous ont dit qu'ils ne mettraient rien sur le transport de fret ferroviaire, car ils perdraient cette fiabilité et cette précision d'information nécessaires au système de production distribution mondiale. Le fret ferroviaire doit donc se mettre au niveau de ce service, s'il veut participer à la croissance mondiale du trafic (7 à 8 % par an). Le flux commandé par la chaîne de production distribution représente en réalité en France environ 50 % du trafic national et il est en croissance alors que les autres flux sont en régression. La progression du fret ferroviaire passe donc par une mise à niveau internationale.

Par ailleurs, la productivité du système ferroviaire reste un vrai sujet.

***Le besoin de dialogue et de concertation entre les prescripteurs et les acteurs du secteur logistique et transport ne rejoint-il pas la coproduction et le besoin d'opérateurs logistiques ?***

La Deutsch Bahn s'affirme comme le logisticien de l'industrie allemande dans le monde et non comme un transporteur ferroviaire. La chaîne de production distribution a besoin d'opérateurs globaux organisant la logistique de l'usine virtuelle. C'est un métier totalement différent, mais cette tendance ne semble pas exister en France.

***Vous dites que le système d'information représente actuellement un handicap fondamental et vous soulignez la nécessité d'un système européen de communication et de signalisation.***

Les corridors ERTMS tardent à se mettre en place, mais ils avancent et se développent très bien dans le monde : ce système est fiable, sécuritaire et fonctionne correctement. C'est un débat au sein de la FIF : nous ne comprenons pas pourquoi RFF, SNCF et DB se battent contre ce type de développement ou n'ont pas la volonté de le mettre en place.

Le système ferroviaire est extrêmement complexe, en particulier le système français et la réforme de 1997 n'a peut-être pas été pertinente : les opérateurs ferroviaires, qui investissent le plus, ne sont pas ceux qui vont bénéficier des résultats d'ERTMS, qui sont les gestionnaires d'infrastructure en tireront tous les bénéfices. Au contraire, le système de production distribution mondial s'organise bien car celui qui investit tire les bénéfices de son investissement.

***Olivier MAUREL, président du groupe « transport et logistique de marchandises », PREDIT***

Il faut tout d'abord souligner que les études menées sur ce secteur sont financées au titre de la problématique de développement durable : le PREDIT s'inscrit dans les objectifs du Grenelle de l'Environnement ; un certain nombre d'engagements en France sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et sur un accroissement du fret ferroviaire ne sont pas tenus, alors que d'autres pays européens augmentent la part du ferroviaire, même s'ils se désindustrialisent.

Par ailleurs, le fret ferroviaire a constamment diminué dans les demandes de recherche du PREDIT. Lors du dernier appel d'offres, il a fallu convaincre des acteurs majeurs du monde ferroviaire de participer et proposer des sujets d'étude.

Le ferroviaire et le fret en particulier ont un déficit très important d'innovation : l'effet du TGV en France sur le ferroviaire passager a tendance à s'atténuer ; sur la partie marchandises, le système ferroviaire n'a pas beaucoup évolué depuis 40 ou 50 ans. De nombreuses études et recherches ont été menées, mais la direction de la recherche et de l'innovation de la SNCF n'a plus d'études liées au fret.

La logistique n'est pas une matière universitaire, mais elle dispose de plusieurs chaires au CNAM, notamment sur le domaine ferroviaire, ce qui permet de synthétiser les différents apports de la recherche. Le GEOCAT s'intéresse au transport de marchandises, mais il n'existe plus de système monomodal : or, nous avons essayé d'impulser un ensemble d'études sur le fait que le multimodal nécessite une collaboration physique productive qui consiste à amener des marchandises à passer d'un mode à l'autre, ce qui constitue potentiellement une perte d'efficacité économique.

L'acceptabilité sociale est celle des personnes qui font ce métier, mais également des personnes qui le subissent, vivent à côté des voies ferrées et se plaignent du bruit, etc. Ce problème produit aussi de l'innovation, dans la mesure où il faut inventer des semelles de frein, mais il faut dans un premier temps obtenir que les dockers travaillent avec les cheminots, que les cheminots travaillent avec des cheminots qui n'en sont pas vraiment au sens SNCF, etc. Cette complexité nécessite des formes de réflexion, la mise en place de modèles collaboratifs.

Nous retrouvons ces problématiques de collaboration dans tous les modes de transport, par voie fluviale, routière, aérienne, or la collaboration est difficile et doit venir d'un intérêt compris et partagé. Cela doit s'inscrire dans différentes logiques : un logisticien pense globalement ses systèmes en essayant d'obtenir de la fiabilité et un rapport entre l'engagement de service et le coût. Les études du PREDIT intègrent ces éléments, car de nombreux acteurs ont pris conscience qu'il était important de confronter les modèles théoriques et mathématiques à des éléments de réalité.

On peut regretter que les études ferroviaires soient encore un peu faibles : il faut se former aux techniques et développer une recherche ferroviaire, sinon le monde ferroviaire ne progressera pas.

### ***Vous avez évoqué les modes d'organisations substitutifs aux wagons isolés.***

L'Allemagne a initié une grande réflexion pour passer à une production mixte : si le wagon est vraiment isolé, il est coûteux à reconcentrer et à massifier. La Deutsch Bahn met en place ce que la SNCF avait imaginé il y a dix ans en utilisant les compétences de l'ex Canadian National, réputée être l'entreprise de fret ferroviaire la plus performante au monde.

Cette évolution des modes de production est le nœud gordien du ferroviaire : sans gains de productivité à hauteur de 30 %, provenant d'une manière différente d'exercer ce métier, nous aurons beaucoup de mal à gagner des parts de marché dans un monde compétitif et en période de ralentissement économique.

MERKX a mis dix ans pour passer au mode containerisé et avoir des porte-containers géants. Dans le monde ferroviaire et celui du transport, une grande anticipation est nécessaire pour gagner en performance. Nous avons la capacité intellectuelle de maîtriser ces innovations, mais il est nécessaire de passer à l'acte en investissant, ce qui est difficile quand on ne gagne pas d'argent.

### ***Philippe BOUCHETTEL, président, VTG France***

Il est difficile de parler d'innovation quand le quotidien fonctionne mal voire très mal et l'innovation ne se limite pas à l'innovation technique : elle comprend également l'innovation dans les mentalités au niveau des opérateurs ferroviaires, en particulier la SNCF. Nous avons des relations commerciales d'un autre âge : la SNCF traitait ses usagers comme des clients, aujourd'hui, elle traite ses clients comme des usagers. L'arrêt du wagon isolé a été parfois douloureux et les commissionnaires ayant dû faire face à des augmentations de 40 %, 50 % voire 100 % des tarifs.

Il faut avancer vers une meilleure collaboration entre l'OFFP, l'opérateur historique et les nouveaux entrants : même si ces derniers sont concurrents, ils pourraient s'entendre, en particulier sur le wagon isolé. Au niveau européen, le projet X-Rail, dont la SNCF s'est retirée, même si elle annonce qu'elle va y entrer sous peu, permettrait de faire transporter des wagons isolés à plusieurs dans les meilleures conditions exprimées par le client.

Concernant l'innovation dans l'information, nous ne savons pas où se trouve le train à l'instant t, a fortiori pour la marchandise. Une solution consisterait à installer une balise non sur chaque wagon, mais sur chaque locomotive et à avoir accès à l'information sur son chargement.

Un changement pourrait également intervenir sur le contrat type. Avec l'AUTF et notamment TLF, nous y avons travaillé avec les entreprises ferroviaires mais cela a été « enterré » par Fret SNCF : les conditions générales, en particulier pour le fret, incluent une pénalité quand le chargeur est en retard, et il s'agissait de rééquilibrer ces pénalités de retard au profit du chargeur commissionnaire.

Concernant l'acceptabilité sociale, une loi européenne prévoit une réduction forte du bruit des wagons de fret, mais cette STI a été écrite sous la pression des verts ; personne n'a posé la question de savoir qui allait payer ni comment le système serait modifié. Faut-il modifier un wagon de fret de 35 ans ou 40 ans bien entretenu, en investissant 8 000 € ou 8 500 € uniquement pour modifier le système de freinage avec une semelle LL toujours pas agréée ? Nous avons une directive, mais pas de solution technique ou financière. Il n'est pas question d'installer des frais de sillons différents selon que le train est silencieux ou pas.

### ***Vous disiez que la sécurité « a bon dos » et que trop de sécurité tue l'efficacité.***

Le train long existait, mais nous l'avons réduit en prétextant que les voies d'évitement étaient limitées à 750 mètres et que les trains de 1 000 mètres posaient problème : quand on veut tuer un système, on met en avant la sécurité.

### ***Vous insistez sur la séparation entre RFF et les entreprises ferroviaires. N'est-ce pas le cas ?***

Nous avons pris clairement cette position comme l'AUTF pour une séparation complète de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire. Il est anormal que des services de la SNCF se trouvent en délégation de service pour RFF, même si le législateur a posé quelques garde-fous en nommant le directeur qui gère l'ensemble des sillons. Lors d'une grève des cheminots, même ceux qui travaillent en délégation de service pour RFF et s'occupent de la sécurité des réseaux font grève, ainsi que les aiguilleurs : par conséquent EUROPORTE, CR ou VFLI ne circulent pas. Si les cheminots étaient affectés à RFF, ils pourraient se mettre en grève et ce serait clair. En cas de grève nationale SNCF, tout le monde se met en grève quel que soit le secteur et tout le monde en pâtit. Il faut un changement des mentalités.

**Olivier MAUREL** • La séparation de RFF et de la SNCF pénalise l'innovation. RFF a des difficultés à réaliser certains investissements alors qu'il en aurait les moyens, mais le commandement et l'exécution sont très difficiles, parce que le monde ferroviaire n'a pas assez évolué et n'innove pas suffisamment. De plus, RFF pousse à évoluer et affirme qu'il ne faut pas d'évolution.

**Philippe BOUCHETTEL** • Quand j'ai démarré dans ce métier il y a 35 ans, on travaillait sur le « wagon de l'avenir » : on ne l'a toujours pas vu venir ; en dehors des 80 tonnes et 90 tonnes les wagons actuels sont quasiment identiques à ceux construits dans les années soixante.

#### **Jean-Claude BRUNIER, président, T3M TAB**

Je suis chef d'entreprise d'une PME et j'ai une culture routière. Mon groupe réalise 60 millions d'euros de chiffre d'affaires, mais il reste fragile. Je suis parti d'un constat simple : l'avenir de la route est obscur en raison de l'augmentation du coût du gas-oil, de l'arrivée de l'éco taxe des conducteurs de l'Europe de l'Est... ; il faut en effet que « La belle au bois dormant ferroviaire » se réveille et qu'elle évolue, ce qu'elle n'a pas fait depuis 30 ans.

Compte tenu des contraintes, le segment le plus important et accessible est le *general cargo* à l'industriel et je me suis orienté également vers les axes massifiés qui concentrent les flux les plus importants. Les demandes du marché correspondent à ce que propose la route en termes de qualité, de service, de rapidité, de prix, de ponctualité. Mon objectif est d'atteindre ce niveau minimum et même au delà pour se développer avec la technique du transport combiné rail/route. Je propose une qualité de service sur des axes précis, combinables, où le volume est suffisant pour remplir un train, avoir une productivité et des prix intéressants par rapport à la route. Je propose un niveau de service égal, voire supérieur à la route et je commande les sillons une année à l'avance.

Néanmoins, j'ai en fait acheté des sillons précaires à hauteur de 80 %, je n'ai pas accès aux terminaux de RFF - 95 % des terminaux en France - et je suis obligé de sous-traiter car ils sont occupés par SNCF Geodis. J'ai donc une qualité de service déplorable. L'aide à la manutention que l'État donne est reprise sur ces terminaux, dont le coût est 1/3 plus cher. De plus, il règne un climat conflictuel : NOVATRANS se porte très mal et prend T3M comme bouc émissaire qui lui prendrait tout le trafic. Nous représentons plus d'un tiers du trafic national de caisses mobiles en France.

Je respecte mon client et j'essaie de lui proposer une offre plus intéressante que la concurrence par la qualité. J'attends que RFF me donne les bons sillons, me permettent l'accès aux terminaux et j'attends le rapport de Monsieur GENEVOIS, car il s'agit d'une situation discriminatoire.

Pour le reste, le ferroviaire a des avantages : un train terminal-terminal à 120 km/h en transport combiné va plus vite qu'un camion. Comme je remplis mes trains et que je propose de très bons prix, je suis plus performant que la route. Le transport routier de marchandises a un système de « pied de facture » qui neutralise l'augmentation du prix du gas-oil. Si certains de mes clients acceptaient que je leur facture ce pied de facture alors que j'utilise moins de gasoil que mes confrères routiers, je disposerais d'un avantage concurrentiel objectif tout au long de l'année de 2 ou 3 points. On me demande d'appliquer un « pied de facture », mais je me bats sur ce point.

En termes d'organisation et d'innovation, il est fondamental que les opérateurs de transport combiné rail/route soient devenus des candidats autorisés. Nous avons complètement intégré le service et nous vendons aux clients finaux le service du début jusqu'à la fin en prenant la responsabilité de tout et en montrant que cela fonctionne. Le développement des deux sociétés sur le transport combiné rail/route est de 30 % cette année et elles sont profitables. Le transport combiné fonctionne donc à condition d'innover, de s'organiser différemment, de faire tomber les tabous, notamment au niveau de la sur-sécurité.

Il faut construire un nouveau modèle : le ferroviaire était réservé aux grandes structures ; nous devons y entrer avec nos PME, notre culture routière .... Cela implique de pouvoir compter sur des sillons fer de qualité. Monsieur DUGAY facture-t-il de la même manière les sillons fermes et les sillons précaires ? Nous demandons le partage des terminaux, car nous souhaitons exploiter notre savoir-faire qui a fait ses preuves.

À ces conditions, le transport combiné se développera. Nous en sommes un des divers exemples désormais : l'avenir et les innovations sont simplement au train long, qui a certes existé mais à 100 km/h. Nous voulons faire circuler des trains longs à 120 km/h, de façon à faire mieux que les camions et le Gouvernement a clairement expliqué le 30 mai dernier qu'il fallait qu'au 1<sup>er</sup> janvier des trains longs à 120 km/h. Il semble qu'on en prenne le chemin. C'est la massification et le ferroviaire qui sont en jeu. Nous savons remplir les trains de 750 mètres, bientôt de 850 mètres, et nous serons plus performants, plus productifs. Ce n'est pas encore gagné, mais nous en prenons le chemin. Le transport combiné fonctionne. Les PME vont le prendre en main. Nous avons des moyens très réduits, mais je suis convaincu que nous allons gagner.

## Echanges avec la salle

**De la salle** • Il y a quelques mois des problèmes techniques sont intervenus sur les sillons de la Côte d'Azur, car les caténaires sautaient. Or, ceux-ci sont du ressort de RFF. Pourquoi Guillaume PEPEY s'est-il excusé devant la presse sur ces problèmes ? RFF semble être une coquille vide sans personne pouvant expliquer les problèmes. Pourquoi laisser s'exprimer l'opérateur historique ?

**Vincent DUGAY** • Votre question est pertinente, et je vais essayer d'y répondre clairement. La réforme de 1997 sépare l'infrastructure RFF de l'opérateur historique SNCF, et implique que RFF doit déléguer au gestionnaire d'infrastructure la totalité de la maintenance de la rénovation et de la sécurité du réseau. Ainsi, SNCF et ses équipes gèrent pour le compte de RFF, la maintenance des caténaires, des voies, etc. Il est donc anormal que le président de RFF n'ait pas parlé de l'état du réseau, mais il n'est pas complètement anormal que le président de la SNCF s'exprime, car la SNCF a en charge, en tant que gestionnaire délégué, la totalité de ces opérations.

**Michel LONBERTY, président de la Commission logistique de l'association des producteurs de granulats, des carrières** • Les granulats sont la matière première la plus transportée en France et seuls 3 % des transports se font par voie ferrée.

Les grands responsables du système ferroviaire en France, les politiques et l'État d'une part, la SNCF d'autre part, laissent les entrepreneurs se débrouiller avec leurs problèmes. J'ai apprécié la lucidité du discours du parlementaire qui s'est exprimé, en revanche, nous ne voyons pas les réponses de l'État, notamment sur la gestion des conflits entre la SNCF et RFF et les chargeurs sont pris entre les deux, pour régler les problèmes sociaux sous-jacents à toute évolution ou les problèmes d'infrastructures : en particulier, les carrières se situent sur de petites lignes, qui subissent de nombreux aléas, alors que des décisions politiques devraient être prises en matière d'aménagement du territoire. Je suis étonné de voir que la représentante de la SNCF considère que la baisse du fret ferroviaire depuis



20 ans n'est pas due à la SNCF, mais au marché qui ne transporte plus de charbon et de minerais, aux nouveaux entrants, aux politiques, à la désindustrialisation de la France ou même au 44 tonnes. Par contre, aucune explication n'est donnée sur le fait qu'on ne sache pas où se trouvent les trains, qu'ils se perdent, qu'on ne reçoive pas les commandes de train, que les clients sont devenus des usagers, etc. : il faudrait commencer par balayer ce conservatisme, pour parler de l'avenir du ferroviaire et l'évolution du fret ferroviaire depuis 20 ans.

**Vincent DUGAY** • La perte de part de marché du fret ferroviaire est plus importante que le ralentissement de l'activité industrielle française pour les pondéreux. À l'inverse, en Allemagne l'évolution du trafic fret ferroviaire a été plus rapide que la croissance de l'industrialisation. Les deux phénomènes ne paraissent donc pas totalement liés.

**De la salle** • Les commissionnaires ont le même langage. Nous sommes fatigués d'entendre RFF se plaindre de la SNCF et réciproquement. Nous voulons un système qui fonctionne. Nous pourrions reprocher à la SNCF d'avoir réalisé il y a une vingtaine d'années que le wagon isolé commençait à coûter cher : elle aurait dû réagir et profiter du trafic massif, en particulier lié au pétrole ; elle n'a pas profité de cette période faste pour se rénover et apporter d'autres services.

## Conclusion des débats

### **Michel AYMERIC, Directeur de Cabinet du Ministre des Transports**

L'Etat ne peut pas tout : il est là pour créer les conditions nécessaires au développement de l'activité économique, en particulier en matière de transport, avec un meilleur partage modal, et notamment la reprise du fret ferroviaire.

Pour décliner ces enjeux dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire, des réunions sont régulièrement organisées en dehors des Assises et celle du 30 mai dernier a permis de faire le point de façon très précise. Une nouvelle réunion se tiendra début janvier pour faire le point sur les actions engagées : le train long, les projets d'infrastructures, les projets d'autoroutes ferroviaires, de transport combiné, etc. Cela découle de l'implication personnelle des ministres.

Concernant les Assises, il est clair que le secteur ferroviaire ne se porte pas bien et qu'il faut le réformer. Des réflexions existent, vous y contribuez, mais il faut faire un constat partagé. L'objectif des ministres est d'obtenir ce constat partagé en mettant autour de la table les chargeurs, les transporteurs, RFF, la SNCF, les autres entreprises ferroviaires, les administrations de l'État, les clients, les organisations syndicales. Je participe à ce travail et je crois que les Assises se déroulent bien : je suis sûr que le secteur ferroviaire français en sortira éclairé, si ce n'est grandi, et que le constat sera partagé, ce qui constituera une avancée.

Le secteur du transport et du fret ferroviaire comprend plusieurs domaines : les infrastructures, le matériel, l'organisation, le service aux clients.

L'infrastructure est nécessaire, mais elle n'est pas suffisante. On ne peut pas dire que le fret ferroviaire ne marche pas en France, uniquement pour des questions d'infrastructures. Il existe des programmes de modernisation, d'adaptation, des programmes d'extension du réseau, par exemple le contournement fret de Lyon, du moins avec la partie nord, le contournement Nîmes-Montpellier, etc. Chaque fois qu'une ligne à grande vitesse est ouverte, ce qui est le cas pour le Rhin-Rhône, ce qui sera le cas sur Tours-Bordeaux, nous dégageons indirectement des capacités pour le fret.

Concernant la gestion de l'infrastructure, les difficultés de RFF pour avoir des sillons de qualité et des sillons fermes sont notamment dues aux travaux. Par ailleurs, il faut les réserver longtemps à l'avance alors que l'on ne sait pas ce que l'on aura à transporter. Il est difficile de programmer des



travaux d'infrastructure en combinant la souplesse à l'organisation du transport. Le changement de service sera mis en place le 11 décembre, avec le changement d'une majorité des horaires pour 2012, et le fret va connaître des difficultés collatérales. L'État est très attentif à tout se déroule le mieux possible. Pour la partie infrastructure, des efforts sont effectivement à réaliser.

Les relations entre SNCF et RFF sont issues de la loi de 1997. Le groupe « gouvernance » des Assises présidé par Véronique MORALI a pour objet d'examiner les mérites et démérites de chaque système d'organisation et de proposer des solutions, mais ce ne sera pas immédiat.

Concernant l'aspect matériel et la modernisation de l'outil, nous avons les projets des autoroutes ferroviaires et les trains longs et rapides : il est important pour la concurrence avec le transport routier de pouvoir offrir des trains à 120 km/h sur 1 000 kilomètres. Les ministres s'en sont saisis et la ministre a beaucoup insisté pour que les trains longs et rapides puissent être lancés au mois de janvier. La prochaine réunion de suivi de l'engagement national du fret ferroviaire devrait être organisée pour garantir que cet engagement est tenu. Tout ce qui concerne la modernisation du matériel doit concourir à la modernisation du fret.

L'organisation, qui n'est pas le point le plus facile, porte sur l'articulation RFF – SNCF et sur l'accès aux terminaux de transport combiné, qui a été abordé lors de l'assemblée générale du GNTC. Le dossier fait l'objet d'un travail d'étude et fait également partie des réflexions des Assises dans le cadre du groupe « Ouverture à la concurrence » qui traite de la régulation.

La France a un peu de difficulté à libéraliser ses industries de réseau, comme dans d'autres secteurs, et la période actuelle est encore une phase de transition entre un secteur en monopole et un secteur ouvert. Cette période ne doit pas trop durer et il est compréhensible que certains s'impatientent. Dans le cadre de la loi de 2009, le législateur a mis en place l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) qui n'existait pas lors de la première transposition des directives, la « mission de contrôle des activités ferroviaires » étant l'ébauche d'un régulateur. Quelle que soit l'organisation du secteur, il un régulateur fort.

Quant au service au client, toutes les entreprises ferroviaires sur le marché font un effort vis-à-vis du client. Il est nécessaire d'avoir un interlocuteur direct et une réponse au client : un effort de modernisation doit être mené par la SNCF et l'ensemble du secteur.

Concernant la conjoncture économique générale et notre type de développement économique, l'Allemagne, avec les grands ports du nord et les flux nord-sud très importants, est en meilleure position que la France. Avoir de moins en moins d'industrie lourde, moins de transport de minerais et de charbon, peut expliquer une partie des difficultés actuelles. Le fait de disposer de ports – la réforme portuaire améliorant la productivité et le trafic – permettra la création de trafic massifié.

L'intérêt de ce colloque est que toutes les parties puissent se mettre autour de la table, car personne ne réussira en étant isolé. État, élus, SNCF, RFF, clients, chargeurs doivent travailler ensemble. Le transport routier se modernise et connaît également des difficultés liées à la concurrence des pays de l'Est et des écarts de prix très importants à la hausse du carburant, à l'écotaxe. Nous devons donc sortir de la plainte du ferroviaire revenant à dire que le routier ne paie pas ses charges et que le ferroviaire est grevé par ses charges. Il faut regarder l'avenir.

Le gouvernement participe à la modernisation des infrastructures et la finance. Avec le régulateur, les réflexions des Assises et les projets de réforme il modernise l'organisation et le dispositif. Dans le cadre de l'engagement national du fret ferroviaire, les chiffres fixés sur le transfert modal ne seront probablement pas atteints au vu des chiffres actuels, mais les ministres suivent le fret ferroviaire et vous donnent rendez-vous au mois de janvier pour faire le point sur ces actions de modernisation.

## Clôture du deuxième volet des rencontres du transport durable

### **Denis CHOUMERT, Président, AUTF**

Les acteurs économiques, non seulement les entreprises ferroviaires RFF, mais également les chargeurs, les logisticiens, sont prêts à s'engager pour faire évoluer ce système ferroviaire. Le professeur SAVY a rappelé que ce système sort d'une centaine d'années d'un modèle tiré par la production et que nous sommes passés depuis une quinzaine d'années à un système tiré par la demande dans le cadre de la mondialisation économique. Nous sommes en train de vivre ces premières transformations internes et externes. L'opérateur historique, la SNCF, fait partie du patrimoine historique de la France et sa création à la sortie de la guerre, la bataille du rail, etc., sont ancrées dans la mémoire collective, ce qui explique l'émotion de tous les acteurs qui travaillent dans le ferroviaire depuis des dizaines d'années.

Comment faire évoluer ce système plus rapidement ? Nous en avons vu les prémices depuis 1997 avec la création de RFF, l'arrivée de la concurrence dans le fret ferroviaire et dans les lignes internationales voyageurs, et bientôt les lignes régionales. Les acteurs se sont prononcés non seulement pour une remise à plat, mais pour connaître les contraintes et les atouts des uns et des autres. Dans ce cadre, les parlementaires ont appelé à une vision stratégique à long terme, à une révision du système. Les acteurs du ferroviaire souhaitent de la visibilité et de la lisibilité à deux ou trois ans pour pouvoir continuer à travailler, ce qui passe par une stabilité de leurs offres. Les entreprises ferroviaires ont répondu aux chargeurs qu'elles voulaient également une visibilité en termes de flux, de niveau de prix, et de niveau de qualité par rapport à la route. Mais quels sont le niveau et la régularité de ces flux ? Quelle information pouvez-vous donner sur sa prévisibilité ?

Nous sommes dans le donnant – donnant. Nous sortons d'un système où nous sommes « mariés par arrangement » avec un opérateur historique. Désormais, il s'agit de mariages d'amour qui passent par une phase de séduction mutuelle, des contrats et parfois des divorces : on se tourne alors vers EUROPORTE et on abandonne Fret SNCF.

En ce qui concerne l'évolution de l'offre, l'innovation doit se faire en fonction des différents segments. Il faut donc segmenter les sous-systèmes. Sur certains ancrages territoriaux, la massification est nécessaire. Les représentants des carrières et des eaux ont montré la nécessité d'évacuer massivement leurs produits. Le fer constitue un atout aujourd'hui négligé. Des représentants des ports pourraient également souligner la nécessité de la massification notamment pour mieux se placer dans le trafic de containers.

Ces acteurs savent jouer du système aujourd'hui très segmenté pour défendre leur territoire, mais ils ont besoin d'avoir une meilleure équation économique et des moyens plus appropriés : il ne faut pas en rester à ce qu'il est facile de faire avec le ferroviaire ; l'ambition pour l'avenir est d'aller chercher ce qui n'est pas facile à réaliser aujourd'hui avec le ferroviaire.

Les intervenants ont eu une contribution extrêmement intéressante et constructive. Je les en remercie au nom de TDIE et de l'AUTF et j'espère que vous repartirez très optimistes sur l'avenir du fret ferroviaire.

\*\*\*\*\*