

# 2015, année charnière pour le fret ferroviaire

- Le transport de marchandises par rail continue de souffrir face à la route.
- Plusieurs incertitudes majeures pèsent sur l'avenir du secteur.

## TRANSPORT

Lionel Steinmann  
lsteinmann@lesechos.fr

Sur le papier, la relance du fret ferroviaire est « au cœur des priorités du gouvernement », le secrétaire d'Etat au Transport l'a à nouveau affirmé lors d'une réunion sur le sujet le mois dernier. Dans les faits, le transport de marchandises par train ne cesse de perdre des parts de marché face à la route, et l'abandon de l'écotaxe, auquel s'ajoute la baisse du prix des carburants, ne vont pas contribuer à combler le déficit de compétitivité du rail. De surcroît, les entreprises du secteur (qu'il s'agisse de l'opérateur historique, Fret SNCF ou de ses concurrents privés, qui représentaient 26,5 % du marché fin 2013) sont fragilisées par les incertitudes majeures qui pèsent sur leur activité.

### ● DES SUBVENTIONS REMISES EN QUESTION

Dans la foulée du Grenelle de l'environnement, les pouvoirs publics ont mis en place un certain nombre d'aides financières, et notamment des subventions sur le prix des sillons (les créneaux de circulation des trains sur le réseau). Mais ces subventions doivent être progressivement supprimées à partir de l'an prochain.

Selon l'Association française du rail (Afra), qui regroupe les acteurs privés du secteur, cette révision des aides publiques aboutira à une augmentation de 17 % du coût global de production des entreprises. « Ce désengagement peut mettre en péril l'existence même du fret ferroviaire », estime Alain Thauvette, le président de l'Afra et d'Euro Cargo Rail, la filiale de fret ferroviaire en France de la Deutsche Bahn. Alerté par les entreprises, le gouvernement donne pour l'instant peu d'indices sur une possible reconduction du dispositif.

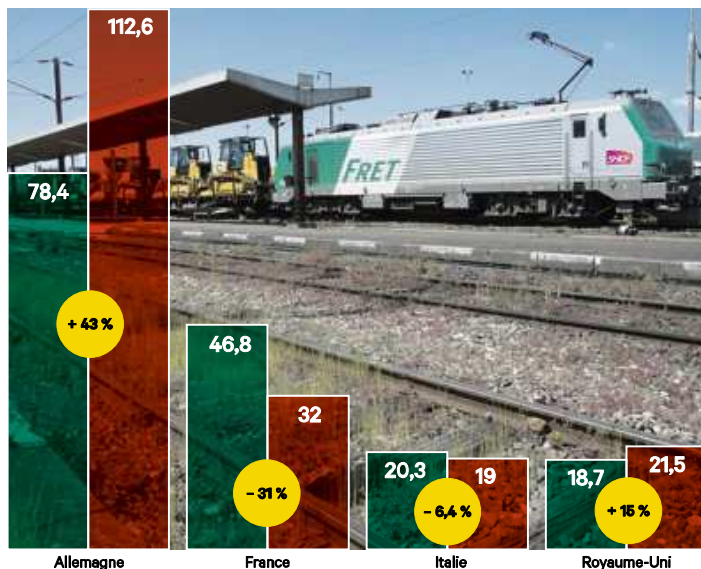
### ● DES RÈGLES SOCIALES À REDÉFINIR

Selon une étude réalisée en 2012 par Bain à la demande de la SNCF, il existe un « écart de coût salarial unitaire » de 30 % environ entre Fret SNCF et ses concurrents privés, et « entre 60 à 70 % de l'écart provient de l'organisation du travail (nombre de jours travaillés principalement) ». Les règles sociales appliquées dans le privé, issues d'accords de branche signés en 2008, sont nettement plus souples que celles

### Fret ferroviaire : la France décroche

Trafic, en milliards de tonnes-kilomètre

■ 2003 ■ 2013 ● Variation en %



« LES ÉCHOS » / SOURCES : EUROSTAT, APRA / PHOTO : REA

## 4.200

### KILOMÈTRES

de voies relie le réseau national aux installations industrielles, qui utilisent le train pour acheminer leur production.

appliquées par la SNCF. Mais la réforme ferroviaire prévoit qu'un « décret-socle », que doit prendre le gouvernement, et une convention collective nationale, négociée entre syndicats et patronal, doivent s'appliquer à terme à tous les acteurs, le volet organisation du travail devant être conclu au premier juillet 2016. Le privé redoute de perdre en compétitivité si le nouveau cadre s'aligne trop sur ce qui se fait à Fret SNCF. Les dirigeants de l'entreprise publique, en revanche, espèrent bien gagner en souplesse.

### ● UN RÉSEAU EN MAL D'ENTRETIEN

L'entretien et la rénovation des

lignes capillaires du réseau ferroviaire représentent le troisième sujet de préoccupation majeur. Ces 4.200 kilomètres de voies relient le réseau national aux installations industrielles (carrières, usines, coopératives...) qui utilisent le train pour acheminer leur production. Mais le coût de leur entretien, voire de leur rénovation (impératif sur 1.500 kilomètres, selon l'Afra), est bien supérieur aux péages acquittés par les quelques convois qui circulent chaque semaine sur ces voies.

Réseau Ferré de France, le gestionnaire du réseau, qui doit faire face dans le même temps à une explosion de sa dette, veut donc faire des économies en cessant d'entretenir ces voies, quitte à ce qu'elles ne soient plus utilisables. Selon un responsable du secteur, cette décision, si elle était appliquée partout, menacerait de 20 à 25 % du trafic total. Le sort de ces lignes sera sans doute tranché au cas par cas, en fonction de la mobilisation des entreprises clientes et des collectivités locales. ■

### Fret SNCF piégé par sa dette

Malgré une réduction significative de ses déficits, Fret SNCF, l'acteur historique du marché, reste dans une situation très précaire. Les pertes opérationnelles ont été ramenées de 450 en 2010 à 150 millions l'an dernier, et le budget de 2015 prévoit une croissance de 2 % du produit des trafics. Mais l'accumulation des pertes s'est traduite par une dette de plusieurs milliards d'euros, dont les frais financiers génèrent eux-mêmes de l'endettement. Selon une source syndicale, la direction de la SNCF aurait indiqué lors du dernier comité central d'entreprise que Fret SNCF porterait 90 % de la dette de SNCF Mobilités (le nouveau nom de la SNCF après la réforme ferroviaire) en 2016.

## Les ports français se tournent de plus en plus vers le rail

La croissance du trafic des trains de marchandises depuis et vers les ports français démontre le potentiel du fret ferroviaire.

Le fait est peu connu, mais la première gare de fret ferroviaire en France est... un port ! En l'occurrence, celui de Dunkerque, dont un tiers du trafic de marchandises arrive ou part en train. Soit 13 millions de tonnes sur un total de 47 en 2014. « Grâce à une série d'investissements sur la période 2009-2014, nous avons désormais des voies dédiées au fret jusqu'aux terminaux sans rupture de charge, avec une capacité de 40 trains par jour », souligne Daniel Deschodt, directeur commercial du port.

Par exemple, une nouvelle liaison électrifiée, inaugurée fin 2014, relie le quai du port ouest pour

les matériaux pondéreux au grand faisceau de la gare de triage, ou encore l'électrification du barreau de Loon, qui dessert le terminal à conteneurs. « Cela va nous permettre d'attirer du trafic de marchandises en desservant ainsi mieux l'Intherland », ajoute le dirigeant. Pour l'avenir, le projet de faire passer par le tunnel sous la Manche, tout proche, des trains depuis le port de Dunkerque jusqu'en Grande-Bretagne, et notamment les Midlands, fait toujours partie des réflexions.

### Plate-forme trimodale

Plus au sud, au port du Havre, une centaine de trains hebdomadaires, opérés par Rail Link, Naviland Cargo ou encore Novatrans desservent une centaine de destinations en Europe pour des marchandises en conteneurs, en vrac ou en mode ferrotage. Haropa, le GIE regroupant les ports du Havre, de Rouen et



Au port de Dunkerque, un tiers du trafic de marchandises arrive ou part en train. Photo AFP

de Paris, a mis en service fin 2014 une plate-forme trimodale de massification des flux ferroviaires et fluviaux.

En Méditerranée, le Grand Port Maritime de Marseille Fos (GPM) a vu le transport ferroviaire de conteneurs progresser de 14 % en 2014, portant la part modale ferroviaire proche des 9 % de l'ensemble des mouvements de marchandises. Après l'ouverture de nouvelles destinations l'an dernier, vers Gevrey, Saint-Etienne et Cognac, et l'augmentation des fréquences vers Clermont-Ferrand, Chalons, Bordeaux et Nancy portant à 26 le nombre de départs hebdomadaires pour 16 destinations en France et 9 en Europe, le GPM va renforcer l'axe Marseille-Paris-Dourges-Anvers, et Lyon, Strasbourg et Nancy. Il va en outre créer une desserte pour la Suisse.

— N. B. (à Lille), D. B. et A. Bo.