

N° 55

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

Enregistré à la Présidence du Sénat le 20 octobre 2010

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom du groupe de travail (1) sur l'avenir du fret ferroviaire, constitué par la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (2)

Par M. Francis GRIGNON,

Sénateur.

(1) *Ce groupe de travail est composé de* : M. Francis Grignon, *président*, MM. Claude Biwer, Louis Nègre, Mme Mireille Schurch, M. Michel Teston.

(2) *Cette commission est composée de* : M. Jean-Paul Emorine, *président* ; MM. Gérard César, Gérard Cornu, Pierre Hérisson, Daniel Raoul, Mme Odette Herviaux, MM. Marcel Deneux, Daniel Marsin, Gérard Le Cam, *vice-présidents* ; M. Dominique Braye, Mme Élisabeth Lamure, MM. Bruno Sido, Thierry Repentin, Paul Raoult, Daniel Soulage, Bruno Retailleau, *secrétaires* ; MM. Pierre André, Serge Andreoni, Gérard Bailly, Michel Bécot, Joël Billard, Claude Biwer, Jean Bizet, Yannick Botrel, Martial Bourquin, Jean Boyer, Jean-Pierre Caffet, Yves Chastan, Alain Chatillon, Roland Courteau, Jean-Claude Danglot, Philippe Darniche, Marc Daunis, Denis Detcheverry, Mme Évelyne Didier, MM. Michel Doublet, Daniel Dubois, Alain Fauconnier, Alain Fouché, Serge Godard, Francis Grignon, Didier Guillaume, Michel Houel, Alain Houpert, Mme Christiane Hummel, M. Benoît Huré, Mme Bariza Khiari, MM. Daniel Laurent, Jean-François Le Grand, Philippe Leroy, Claude Lise, Roger Madec, Michel Magras, Hervé Maurey, Jean-François Mayet, Jean-Claude Merceron, Jean-Jacques Mirassou, Jacques Muller, Robert Navarro, Louis Nègre, Mmes Renée Nicoux, Jacqueline Panis, MM. Jean-Marc Pastor, Georges Patient, François Patriat, Jackie Pierre, Rémy Pointereau, Ladislav Poniatowski, Marcel Rainaud, Charles Revet, Roland Ries, Mmes Mireille Schurch, Esther Sittler, Odette Terrade, MM. Michel Teston, Robert Tropeano, Raymond Vall, René Vestri.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. UN DIAGNOSTIC PRÉOCCUPANT	11
A. LE DÉCLIN CONTINU DU FRET FERROVIAIRE EN FRANCE	11
1. <i>Un recul en valeur absolue et relative depuis 30 ans</i>	11
a) Un réseau ferroviaire bien moins développé que le réseau routier	11
b) La baisse du fret ferroviaire tant en valeur absolue que relative	12
c) Une situation plus dramatique que celle rencontrée ailleurs en Europe	14
2. <i>La situation financière fragile des opérateurs de fret ferroviaire en France</i>	15
a) Le déficit récurrent de l'activité de Fret SNCF	15
b) La situation des autres opérateurs	18
B. LES CAUSES DE CE DÉCLIN SONT MULTIPLES	19
1. <i>La désindustrialisation de la France et la faiblesse de ses grands ports maritimes</i>	19
a) Le déclin des industries traditionnelles contraste avec la vitalité du transport de fret ferroviaire en Allemagne	19
b) La faiblesse de ses grands ports maritimes	21
2. <i>La concurrence de la route</i>	22
a) Les atouts du transport routier de marchandises	22
b) ...sont accrus par la libéralisation partielle du cabotage	22
3. <i>Le déficit d'investissement de l'État dans les infrastructures</i>	22
a) Un réseau mal entretenu	22
b) L'absence de réseau orienté fret	23
4. <i>Les spécificités statutaires de la SNCF</i>	24
a) Un établissement public historique dont le statut est critiqué par la Commission européenne car jugé trop protecteur	24
b) Mais qui pâtit de frais de structure et d'encadrement pénalisants	24
II. LES MOYENS DE RELANCER L'ACTIVITÉ DU FRET FERROVIAIRE EN FRANCE	27
A. UNE FORTE DEMANDE SOCIÉTALE ET DES CLIENTS EN FAVEUR DU FRET FERROVIAIRE	27
1. <i>Une forte demande sociétale</i>	27
a) Un transport « propre », qui répond aux objectifs ambitieux du Grenelle de l'environnement	27
b) Qui participe en outre à l'aménagement du territoire	29
2. <i>Qui se conjugue à des attentes des clients en terme de fiabilité et de prix</i>	29
B. QUI A D'ORES ET DÉJÀ TROUVÉ DE NOMBREUSES TRADUCTIONS	30
1. <i>L'engagement national pour le fret ferroviaire et le contrat de performance signé avec l'État donnent des moyens accrus à RFF</i>	30
2. <i>Le plan SNCF axé sur la réforme du wagon isolé</i>	34
3. <i>La création de l'autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)</i>	36

III. LES PROPOSITIONS DU GROUPE DE TRAVAIL	41
A. RENFORCER LA QUALITE DE SERVICE DES OPERATEURS FERROVIAIRES	41
<i>Proposition n° 1 : réaliser au plus vite les « corridors de fret » afin de faire émerger un réseau ferroviaire européen compétitif</i>	41
<i>Proposition n° 2 : Privilégier une logique de la demande, au service des entreprises</i>	42
<i>Proposition n° 3 : Tenir compte des impératifs d'aménagement du territoire et des demandes des petites et moyennes entreprises</i>	42
B. ASSURER UNE MEILLEURE ORGANISATION DU SYSTEME FERROVIAIRE	43
<i>Proposition n° 4 : garantir l'indépendance de la direction de la circulation ferroviaire (DCF) au sein de la SNCF</i>	43
<i>Proposition n° 5 : donner la priorité à l'embranchement avec les grands ports maritimes et le canal Seine-Nord-Europe</i>	44
<i>Proposition n° 6 : promouvoir la création de voies de raccordement en aidant financièrement les entreprises</i>	47
<i>Proposition n° 7 : favoriser le développement des opérateurs ferroviaires de proximité</i>	48
C. GARANTIR LE FINANCEMENT DES RÉFORMES GOUVERNEMENTALES	50
<i>Proposition n° 8 : Assurer la pérennité de l'AFITF pour garantir l'engagement financier de l'État de 7 milliards d'euros en faveur du fret ferroviaire</i>	50
<i>Proposition n° 9 : Relever raisonnablement le montant des péages ferroviaires acquittés par les trains de marchandises</i>	52
ANNEXE 1 : TABLEAU DE MISE EN OEUVRE DES ACTIONS DE L'ENGAGEMENT NATIONAL POUR LE FRET FERROVIAIRE (ENFF) DU 16 SEPTEMBRE : POINT D'AVANCEMENT AU 8 JUILLET 2010	55
ANNEXE 2 : COMPTE-RENDU DE LA TABLE RONDE « LES PERSPECTIVES DU FRET FERROVIAIRE EN FRANCE AU XXI^{ÈME} SIÈCLE »	61
ANNEXE 3 : CONTRIBUTION DE M. MICHEL TESTON, MEMBRE DU GROUPE SOCIALISTE	125
ANNEXE 4 : CONTRIBUTION DE MME MIREILLE SCHURCH, MEMBRE DU GROUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (CRC-SPG)	129
ANNEXE 5 : CONTRIBUTION DE M. CLAUDE BIWER, MEMBRE DU GROUPE DE L'UNION CENTRISTE	133
ANNEXE 6 : ANNEXE À LA DÉLIBÉRATION N° 10-31-01 DU 1^{ER} JUILLET 2010 DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AFITF	137
ANNEXE 7 : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	139
ANNEXE 8 : LISTE DES PARTICIPANTS AU DEPLACEMENT ORGANISÉ A STRASBOURG (JEUDI 6 MAI 2010)	141

Lors de l'examen en juin 2009 du projet de loi dit « *Grenelle II* » par la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat, son président, M. Jean-Paul Emorine, a jugé utile de créer un groupe de travail sur l'avenir du fret ferroviaire, compte tenu des interrogations et du vif intérêt des Sénateurs pour les problématiques relatives à ce mode de transport.

Ce groupe de travail, présidé par M. Francis Grignon, a été mis en place à la rentrée 2009 et comporte 4 autres membres, représentant les différentes tendances politiques de la commission de l'économie : MM. Claude Biwer, Louis Nègre, Mme Mireille Schurch et M. Michel Teston. A l'issue d'une dizaine d'auditions, de l'organisation d'une table ronde au Sénat le 29 avril et d'un déplacement au port autonome fluvial de Strasbourg le 6 mai dernier, il a pu affiner sa réflexion au moment même où la SNCF présentait les grandes lignes de son projet « *multi-lots multi-clients* » visant à réformer le trafic de wagons isolés. Le groupe public souhaite en effet modifier en profondeur son activité fret pour endiguer ses pertes financières en massifiant, rationalisant et dynamisant la demande de transport de marchandises sur des axes privilégiés.

Conforté par l'assentiment quasi général de l'opinion publique et des parlementaires pour relancer le fret ferroviaire en France, le droit en vigueur a considérablement évolué pour tenir compte de ces nouveaux choix de société. L'article 11 de la loi dite Grenelle I indique en effet que les « *moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012. Cette augmentation sera calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006.* »

Certes, il est indéniable que la SNCF a multiplié ses dernières années les plans de réforme de son activité fret avec des résultats peu probants. Toutefois, il existe aujourd'hui une volonté politique forte de renforcer ce mode de transport, que l'on songe au contrat de performances signé entre l'État et RFF en novembre 2008, à l'engagement national pour le fret ferroviaire de septembre 2009, ou encore à la récente mise en place de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, future « *juge de paix* » sur le réseau ferroviaire.

Les membres du groupe de travail ont constamment œuvré dans un esprit d'écoute mutuelle, recherchant autant que possible à partager des éléments de diagnostic sur la situation très préoccupante du fret ferroviaire en France, ce qui constitue la première partie du rapport, à présenter objectivement dans une deuxième partie les mesures qu'ont prises les pouvoirs publics depuis 2008, et à soutenir neuf propositions consensuelles pour relancer le transport de marchandises par voie ferrée. Votre groupe de travail a souhaité s'inscrire dans la continuité de la réflexion parlementaire, en auditionnant par exemple M. Yanick Paternotte, député, auteur d'un rapport remarqué sur la question du transport ferroviaire, qui a d'ailleurs fortement inspiré l'engagement national pour le fret ferroviaire¹. Chaque sénateur a pu exprimer sans restriction ses analyses, comme d'ailleurs l'ensemble des personnes auditionnées. Le rapport reprend en annexe les contributions du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche (CRC-SPG), du groupe socialiste et du groupe Union Centriste.

En définitive, votre groupe de travail a été animé par trois considérations fondamentales :

– l'érosion des parts de marché du fret ferroviaire par rapport aux autres modes de transport doit être rapidement stoppée. Le fret ferroviaire est un mode de transport propre, qui participe à l'aménagement du territoire, et qui est soutenu voire plébiscité par l'opinion publique. Des réformes sont aujourd'hui nécessaires pour qu'il puisse à terme complètement tirer partie de la reprise économique ;

– le fret ferroviaire ne se relèvera pas en France tant que l'entreprise historique sera convalescente : le fret ferroviaire redémarrera en France avec la SNCF. Rien ne se fera sans elle. La réalisation des objectifs du Grenelle de l'environnement ne seront atteints que si Fret SNCF parvient à augmenter significativement son trafic dans les prochaines années. Cette grande entreprise publique, fleuron du savoir-faire et de la technologie de notre pays, doit mener à son terme sa modernisation pour répondre aux enjeux de la concurrence, tant française qu'internationale, sans oublier ses missions d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement ;

– les mutations du monde ferroviaire ne sauraient se faire au détriment du secteur des transports routiers. Des phases transitoires sont nécessaires pour ne pas pénaliser les entreprises déjà fortement soumises à la concurrence internationale.

¹ Rapport d'information n° 1741, « Remettre le fret sur le rail : un défi économique, social et environnemental », Comité de suivi sur les questions ferroviaires, présidé par M. Patrick Ollier, et rapporté par M. Yanick Paternotte, Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'Assemblée nationale, 17 juin 2009.

Votre groupe de travail affiche son optimisme sur l'avenir du fret ferroviaire, en dépit des obstacles sérieux auxquels il est confronté. Certes, comparaison n'est pas raison, et la situation des États-Unis est très différente de celle française. Il n'empêche : la décision du milliardaire américain Warren Buffett, début novembre 2009, d'investir 34 milliards de dollars dans l'entreprise de chemins de fer Burlington Northern Santa Fe (BNSF), et d'assumer à terme les 10 milliards de dollars de dette détenue à ce jour par l'entreprise, prouve que le fret ferroviaire n'est pas un mode de transport suranné.

**SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS DU GROUPE DE TRAVAIL
SUR L'AVENIR DU FRET FERROVIAIRE**

Afin de relancer l'activité du fret ferroviaire en France, de relever les défis du Grenelle de l'environnement, et de participer au débat actuel sur le projet de réforme de Fret SNCF, votre groupe de travail a formulé les 9 propositions suivantes :

- 1) Réaliser au plus vite les « corridors de fret » afin de faire émerger un réseau ferroviaire européen compétitif ;**
- 2) Privilégier une logique de la demande, au service des entreprises ;**
- 3) Réfléchir à la possibilité d'attribuer des aides publiques à certaines lignes de faible trafic de wagons isolés qui répondent à une logique d'aménagement du territoire ;**
- 4) Garantir l'indépendance de la direction de la circulation ferroviaire au sein de la SNCF ;**
- 5) Donner la priorité à l'embranchement avec les grands ports maritimes et le canal Seine–Nord–Europe ;**
- 6) Promouvoir la création de voies de raccordement en aidant financièrement les entreprises ;**
- 7) Favoriser le développement des opérateurs ferroviaires de proximité ;**
- 8) Assurer la pérennité de l'AFITF pour garantir l'engagement financier de l'Etat de 7 milliards d'euros en faveur du fret ferroviaire ;**
- 9) Relever raisonnablement le montant des péages ferroviaires acquittés par les trains de marchandises.**

I. UN DIAGNOSTIC PRÉOCCUPANT

A. LE DÉCLIN CONTINU DU FRET FERROVIAIRE EN FRANCE

Au préalable, il convient de préciser qu'il n'existe pas un seul type de fret ferroviaire mais plusieurs frets ferroviaires:

- le transport combiné¹ ;
- le transport de point à point régulier ;
- le train massifié irrégulier ;
- et la messagerie ferroviaire, également appelée transport par wagon isolé. La définition du wagon isolé diffère selon les personnes interrogées. En règle générale, le terme générique de wagon isolé désigne l'ensemble des transports qui permettent de réunir plusieurs wagons de clients et/ou de contenu différents afin d'en faire un train complet.

1. Un recul en valeur absolue et relative depuis 30 ans

a) Un réseau ferroviaire bien moins développé que le réseau routier

Sans céder au déterminisme géographique, il paraît évident que la France ne présente pas les mêmes atouts topographiques que les pays du Benelux, l'Allemagne, ou les États-Unis. Certes, elle occupe une position de carrefour en Europe, mais si on observe un peu plus en détail ses caractéristiques géographiques et économiques, il apparaît que notre pays pâtit de certains handicaps. Première superficie en Europe, comptant des bassins industriels relativement faibles et inégalement répartis sur le territoire, abritant de larges zones peu densément peuplées, la France ne possède pas *a priori* une géographie d'emblée favorable à l'essor du fret ferroviaire. Surtout si l'on compare la France à l'Allemagne, avec son bassin industriel de la Ruhr très bien embranché aux ports de la façade nord de l'Europe. Autrement dit, la France se trouve dans une situation intermédiaire particulière, car elle ne possède pas un tissu industriel suffisamment dense et cohérent comme les pays du Benelux ou l'Allemagne, ni la surface critique des États-Unis où le fret ferroviaire conserve une réelle valeur ajoutée sur de très longues distances.

Le réseau ferroviaire français a une envergure bien plus modeste que le réseau routier et autoroutier. On compte en 2008 un peu moins de 30 000 kilomètres de voies relevant du réseau ferré national et actuellement

¹ On appelle transport combiné la combinaison d'au moins deux modes de transport au sein d'une même chaîne, afin d'éviter toute rupture de charge de la marchandise. Ainsi, seul le contenant (caisse mobile ou semi-remorque par exemple) est transbordé d'un mode de transport à l'autre. Le transport combiné est constitué de trains réguliers, de taille variable, mais massifiés, sur des lignes régulières identifiées.

ouvertes à la circulation, contre 1 million de kilomètres de routes et autoroutes. Les autoroutes, à elles seules, représentent un tiers de linéaire du réseau ferré national. Dès lors, il n'est guère étonnant de constater que l'on a enregistré en 2008 que 94 millions de trains-kilomètres¹. Par ailleurs, l'on n'a compté à la même époque 200 millions de trajets camions dont 80 % de moins de 150 kilomètres. Il faut donc compter sur 40 millions de trajets camions longue distance (plus de 150 kilomètres) en concurrence directe avec le fret ferroviaire, représentant 6 milliards de camions-kilomètres.

Réseaux terrestres de métropole

Réseaux terrestres en km au 31/12	2007	2008
Routes et autoroutes		
Réseau autoroutier national	10 958	11 042
<i>dont concédé</i>	8 381	8 431
Réseau routier national	9 861	9 765
Réseau routier départemental	377 377	377 984
Réseau routier communal	628 990	629 000
Ferroviaire		
Réseau ferré national : total des lignes exploitées ouvertes à la circulation commerciale	29 213	29 473
<i>dont LGV</i>	1 875	1 881
Nombre de passages à niveau	18 516	18 507
Fluvial		
Ensemble du réseau navigable	8 500	8 500
Ensemble du réseau navigable VNF	6 700	6 700
<i>dont réseau magistral</i>	4 100	4 100
<i>dont réseau à vocation touristique</i>	2 600	2 600
Réseau navigable non VNF	1 800	1 800
Utilisation des réseaux en million de véhicules-kilomètres		
Réseaux routiers et autoroutiers	561 200	552 386
Ensemble du réseau national	188 280	186 350
<i>dont routes nationales</i>	23 520	23 150
<i>dont autoroutes¹</i>	165 760	163 190
Hors réseau national	372 920	366 036
Réseau ferré national (trains-km)	100	94
Réseau navigable VNF (bateaux-km estimés)	12	11

¹ Y compris voies rapides urbaines et routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières

Sources : Gouvernement (DGITM/DIT, VNF, RFF, SOeS, rapport CCTN juin 2009, enquête opérateurs ferroviaires)

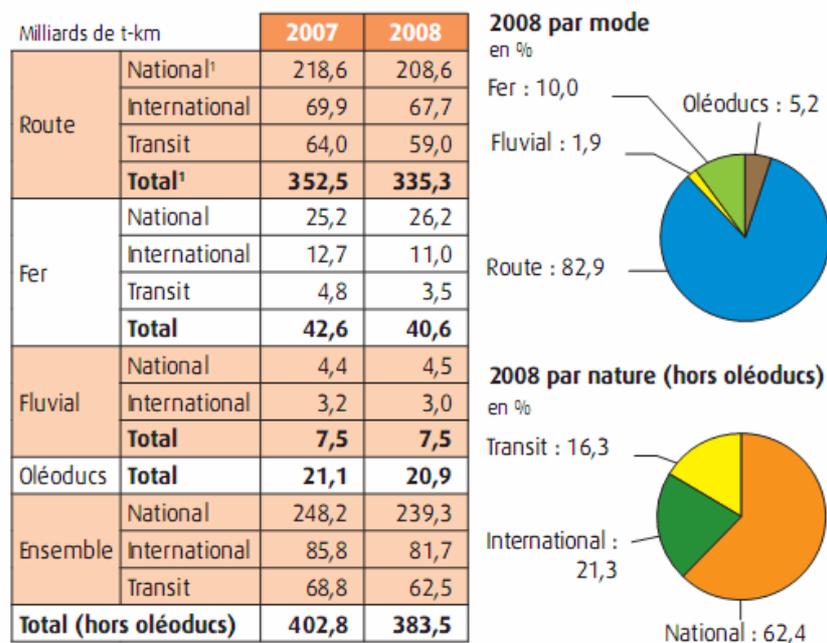
b) La baisse du fret ferroviaire tant en valeur absolue que relative

Le fret ferroviaire ne représente que 10 % des marchandises transportées en France. Sur un total de 383,5 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises transportées en 2008 en France tous modes de transports intérieurs confondus, seulement 40 milliards le sont par voie ferroviaire.

¹ L'expression *x trains-kilomètres* signifie que l'on a enregistré *x* kilomètres parcourus par un train.

Autrement dit, seule une marchandise sur dix est transportée par le fer, contre plus de huit sur 10 par la route.

**Transports intérieurs terrestres de marchandises par mode
(tous pavillons sur territoire français)**



¹ Y compris cabotage

Source : Gouvernement (SOeS, rapport CCTN juin 2009)

Cette situation n'est pas nouvelle car l'on constate un net affaiblissement du transport ferroviaire depuis plus de trente ans. En 1950, le fer assurait le transport des deux tiers des marchandises en France¹. Mais la fin des « *trente glorieuses* » a provoqué une baisse quasi ininterrompue du trafic de fret ferroviaire. Ainsi, entre 1970 et 1980, la part du fer pour le trafic de marchandises dans l'Europe des 15 est passée d'un tiers à un quart. Les trois décennies suivantes ont vu la poursuite de cette tendance baissière, si bien qu'en 2010, il circulait deux fois moins de trains de fret qu'en 2000. Si l'on observe plus précisément **l'évolution du fret en millions de trains-kilomètres**, on est passé d'un volume de **148,5 millions en 2002 à 82,9 millions en 2009, autrement dit le trafic de fret a été quasiment divisé par deux en moins d'une décennie**².

¹ Cf. le rapport « Les réformes ferroviaires européennes : à la recherche de bonnes pratiques », Yves Crozet, Institut de l'entreprise, 2004, p. 21.

² Chiffres fournis par RFF.

Les parts de marché du transport de marchandises dans l'Europe des 15

Répartition modale des tonnes.km en Europe (%)				
	Véhicules Lourds	Fer	Voie d'eau	Oléoducs
1970	48,6	31,7	12,3	7,4
1980	57,4	24,9	9,8	7,9
1990	67,5	18,9	8,3	5,3
1994	71,7	14,9	7,7	5,6

Source : rapport « Les réformes ferroviaires européennes : à la recherche des bonnes pratiques », du Professeur Yves Crozet, Institut de l'entreprise, 2004, p. 19.

Au total, la France subit actuellement les effets conjugués de la crise économique, qui a, comme ailleurs en Europe, amputé de 25 % environ les trafics ferroviaires de fret, et de la réforme retardée du fret ferroviaire en France, qui a conduit à une baisse continue des volumes transportées depuis trente-cinq ans.

c) Une situation plus dramatique que celle rencontrée ailleurs en Europe

Si l'on observe les deux dernières décennies, force est de constater que le fret ferroviaire résiste moins bien en France que chez certains de ses voisins. En Allemagne, le fret ferroviaire atteignait déjà 70 milliards de tonnes-kilomètres au début des années 2000, et il a caracolé aux alentours de 110 milliards en 2008, soit une hausse de 50 % environ¹. Par comparaison, le trafic fret de la SNCF est passé de 48,1 milliards de tonnes-kilomètres transportées en 2003 à 26,5 en 2009. Même en tenant compte des parts de marché des entreprises concurrentes de la SNCF, il s'avère que le trafic de fret français, à peu près équivalent à celui allemand durant les années 1990, est désormais quatre fois plus faible qu'outre-Rhin. En Suisse, le trafic de marchandises transportées par voie ferroviaire a enregistré une croissance d'un tiers entre 1990 et 2007, passant de 53,2 millions de tonnes marchandises à 71,14 millions². Enfin, en Grande-Bretagne, selon les chiffres fournis par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), le fret a cru de 11 % depuis 2002. D'ailleurs, votre commission de l'économie a souvent eu l'occasion de regretter la préférence accordée par les conseils régionaux aux TER au détriment des trains de fret qui manquent souvent de sillons disponibles.

¹ Cf. « La contribution du fret ferroviaire à la mobilité des marchandises en France et en Europe », *Club parlementaire Hermès sur la mobilité et le transport durable, compte-rendu n° 2, mercredi 10 février 2010, p. 1.*

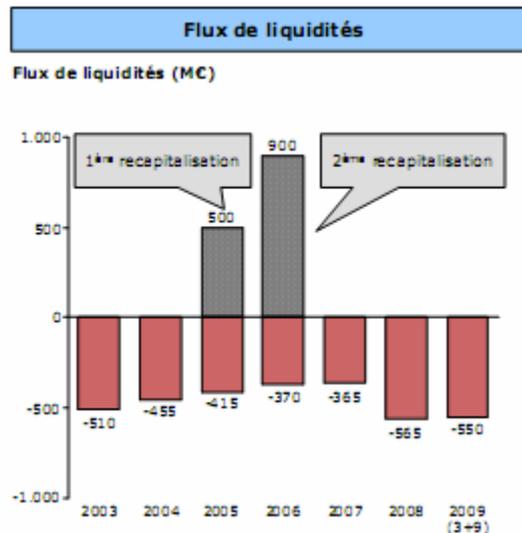
² <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/07/02/blank/03/02.Document.64946.xls>

2. La situation financière fragile des opérateurs de fret ferroviaire en France

a) Le déficit récurrent de l'activité de Fret SNCF

Depuis 2003, Fret SNCF a consommé 3 milliards d'euros de liquidités¹. En effet, depuis cette date, l'activité fret génère entre 350 et 464 millions d'euros de pertes ce qui a conduit à deux recapitalisations par l'Etat. Hors Fret SNCF, la marge opérationnelle récurrente de la branche SNCF-Geodis, l'une des cinq branches de la SNCF, ne serait pas déficitaire de 49 millions d'euros pour l'exercice 2009 mais positive (318 millions d'euros)².

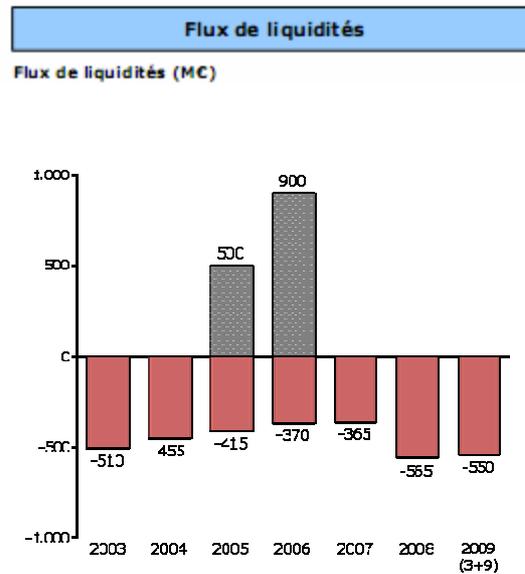
Flux de liquidités négatifs de plus de 3Mds d'euros depuis 2003 malgré une restructuration continue



Source : Contrôle de Gestion Fret SNCF

¹ Cf. « Schéma directeur pour un nouveau Transport écologique de Marchandises opéré par la SNCF », présenté devant le Comité Transports et Logistique du Conseil d'Administration de la SNCF, 18 Septembre 2009, p. 5.

² Cf. rapport d'activité et d'écomobilité 2009 de la SNCF, p. 21.



Source : Contrôle de Gestion Fret SNCF.

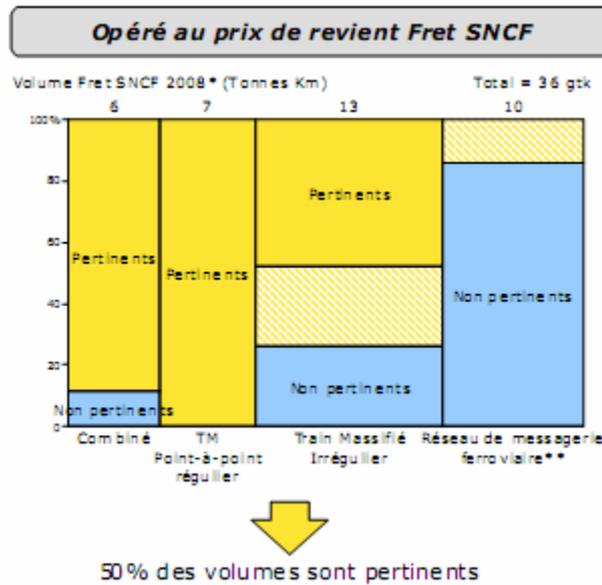
Quant au déficit à proprement parler, il s'est établi en 2009 à 464 millions d'euros auxquels s'ajoutent des dépréciations d'actifs portant celui-ci à près de 830 millions. De manière générale, seulement la moitié des trafics fret de l'entreprise historique sont dans le domaine de pertinence économique, c'est-à-dire compétitifs par rapport à la route, ce taux passant à 60 % si la SNCF avait des prix de revient identique à ceux des opérateurs privés.

La crise économique actuelle a servi de révélateur. L'activité du wagon isolé a baissé de 50 %, quand la production industrielle diminuait de 20 % : les clients devant serrer les coûts ont tiré partie d'une offre routière bon marché.

Si l'on observe attentivement les résultats de l'entreprise publique, l'essentiel des pertes de l'activité fret s'explique par l'activité wagon isolé, étant rappelé que la SNCF est la seule entreprise ferroviaire en France qui accepte d'assurer à ce jour ce type de transport¹. L'activité du wagon isolé provoque les deux tiers du déficit de Fret-SNCF. En effet, l'activité de messagerie ferroviaire représente près du tiers de l'activité fret de la SNCF, mais le prix de tout transport par wagon isolé est plus élevé que le coût du même transport par la route.

¹ Le réseau de messagerie ferroviaire, ou wagon isolé, comprend pour 35 % des marchandises palettisées et des wagons plateaux, pour 20 % des produits chimiques, pour 20 % des automobiles, et pour 15 % des produits sidérurgiques.

Avec les coûts SNCF, 50 % des trafics sont dans le domaine de pertinence;
60 % avec les coûts d'un opérateur indépendant



Notes :(*) Estimations à partir du nombre de wagons; (**) Hypothèse de 550 k wagons avec la structure de coût SWING.

Source : Contrôle de gestion Fret SNCF

Comment s'expriment ces difficultés financières ? Entre 2003 et 2009, le chiffre d'affaires a chuté de 1,8 milliards d'euros à 1,25, le parc moyen entretenu de locomotives enregistrant pour sa part une nette contraction, passant de 2 100 machines à 1 083, tandis que les effectifs ont connu une forte décreue, avec 14 702 agents (dont 9 603 hors traction) en 2008, contre plus de 20 000 en 2003.

TABLEAU D'ACTIVITÉ DE FRET SNCF

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Chiffre d'affaires (en milliard d'euros)	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,6	1,25
Résultat opérationnel courant (en millions)	- 400	- 300	- 150	- 180	- 180	- 280	- 463

Source : SNCF

Il est difficile de trancher le débat de savoir si la réduction de l'offre de service de Fret SNCF conduit à la baisse de la demande ou si c'est l'inverse qui se produit. Il semble raisonnable de penser qu'il existe une interaction entre ces deux phénomènes : la baisse de la demande de services de fret

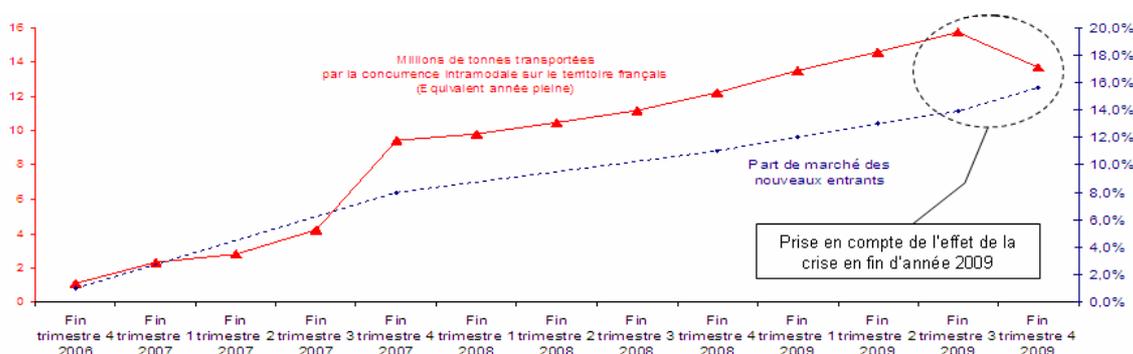
ferroviaire conduit à une baisse de l'offre, qui à son tour pèse sur la demande. **Votre groupe de travail préconisera, dans la dernière partie du rapport, de sortir de ce cercle vicieux en améliorant profondément la qualité commerciale des services offerts par les entreprises ferroviaires, et notamment la SNCF.**

Au total, c'est l'avenir même du groupe SNCF qui risque d'être mis en question par la mauvaise santé financière du fret. Le résultat négatif du Fret SNCF pèse lourdement sur les équilibres financiers de l'entreprise publique comme le reconnaît son président, M. Guillaume Pepy. Celui-ci a en effet indiqué que « *le résultat courant était à l'équilibre grâce à une discipline financière stricte tandis que le résultat après éléments comptables exceptionnels affiche un déficit d'un milliard d'euros* » en 2009. En effet, la SNCF a procédé à des « *tests de valeurs pour apprécier ses actifs au prix du marché* » et elle a constaté une « *dépréciation d'actifs de Fret SNCF, conséquence de la diminution importante des volumes transportés et du déficit structurel* », dépréciation qui explique donc largement les difficultés de l'entreprise publique¹.

b) La situation des autres opérateurs

L'ouverture à la concurrence en 2006 a conduit au développement en France de la concurrence, bien plus rapide qu'en Allemagne. En effet, la part de marché des entreprises privées² représentent aujourd'hui 16 % dans l'hexagone. Mesurée en tonne-kilomètre, la part des entreprises alternatives va même au-delà puisqu'on estime que les volumes transportés par les concurrents de la SNCF varient entre 20 % et 25 %.

Tonnage et parts de marché des entreprises de fret ferroviaire en France



Source : SNCF

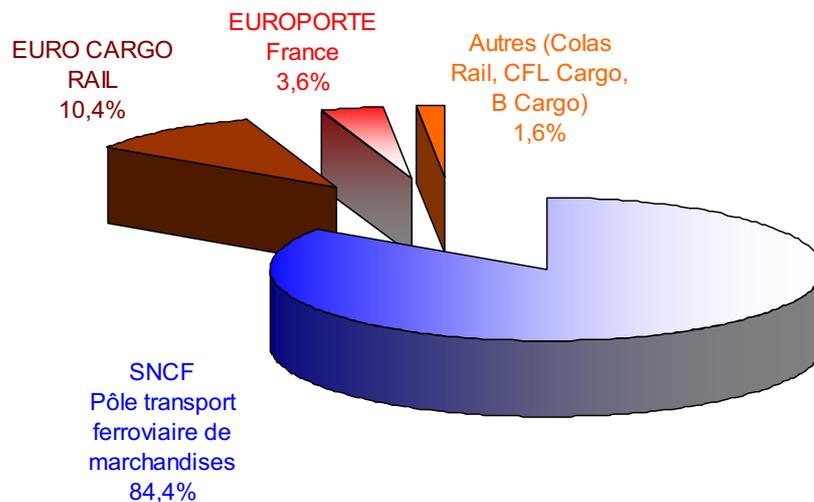
¹ Cf. *audition de M Guillaume Pepy, président de la SNCF, devant la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat, mercredi 31 mars 2010.*

² L'unité de mesure utilisée ici est le train-kilomètre, la seule unité qu'utilise officiellement RFF.

Le rachat, fin 2009, de Veolia Cargo, filiale du groupe Veolia Transport, par les groupes SNCF et Eurotunnel, a été perçu par de nombreux observateurs comme la preuve que la libéralisation du secteur du fret ferroviaire n'était pas systématiquement couronnée de succès¹.

Plus généralement, les parts de marché détenues par les concurrents de la SNCF s'expliquent essentiellement par les difficultés de Fret SNCF : le trafic de fret global décroît chaque année.

Parts de marché des opérateurs ferroviaires en train-kilomètre



Source : SNCF

B. LES CAUSES DE CE DÉCLIN SONT MULTIPLES

1. La désindustrialisation de la France et la faiblesse de ses grands ports maritimes

a) Le déclin des industries traditionnelles contraste avec la vitalité du transport de fret ferroviaire en Allemagne

Depuis les années 1970, l'Europe occidentale en général, et la France en particulier, sont engagées dans un processus de désindustrialisation plus ou moins marqué, au bénéfice essentiellement du développement exponentiel du secteur des services. Si les causes de ce phénomène sont multiples, la mondialisation des échanges et la concurrence accrue d'industries émergentes, dont le coût du travail est moindre, continuent de pénaliser les industriels du Vieux Continent, et particulièrement en France.

¹ Le groupe Eurotunnel a repris les filiales françaises Cargo, tandis que la SNCF a acquis les filiales implantées chez ses voisins européens.

Certes, le secteur secondaire conserve une part importante dans l'économie française avec 16 % de la valeur ajoutée nationale et 13 % de la population active. Néanmoins, en trente ans, l'emploi industriel a perdu 36 % de ses effectifs et la part de ce secteur dans le PIB national est passée de 34 % à 24 %¹. Cette tendance baissière reste malheureusement d'actualité puisque le rapport des États Généraux de l'Industrie de février 2010 a souligné que l'hexagone avait enregistré, entre 2000 et 2008, la disparition de 13 % d'emplois industriels, représentant 500 000 emplois. Et les dernières statistiques ne sont pas de nature à changer la donne puisque l'emploi industriel a encore baissé de 5,2 % en 2009, soit une perte de 168 200 postes. En définitive, la part de l'industrie française dans la valeur ajoutée industrielle de l'Union européenne s'élève seulement à 11,1 % en 2006, contre 25,5 % pour l'Allemagne, 14,9 % pour le Royaume-Uni et 13 % pour l'Italie².

De fait, cette situation alarmante contraste singulièrement avec la bonne santé de l'industrie allemande. La densité industrielle moyenne³ de l'Allemagne est trois fois plus forte qu'en France. Le solde des échanges outre-Rhin sur les produits manufacturés ne cesse de s'améliorer pour atteindre 274 milliards d'euros en 2008. Avec la création de l'euro et son objectif d'inflation minimale, l'Allemagne a continué à s'imposer comme le premier exportateur européen et deuxième mondial (derrière la Chine depuis peu) en privilégiant les investissements en capital au détriment de la hausse des coûts salariaux. Cette stratégie industrielle alliant innovation et productivité permet à l'Allemagne de conserver un secteur secondaire de poids (33 % de la population active, 30 % du PIB), dont la construction automobile représente 40 % de ses exportations. Ces millions de voitures produites chaque année transitent par le continent eurasiatique à partir d'un fret ferroviaire très dynamique et en pleine expansion.

La vitalité du transport de fret ferroviaire en Allemagne

Depuis sa réunification, l'Allemagne a fortement investi dans le transport de fret ferroviaire pour répondre aux besoins commerciaux de sa puissante industrie. A l'occasion de la fusion des deux entreprises ferroviaires nationales allemandes (Deutsche Bundesbahn et Deutsche Reichsbahn) au 1^{er} janvier 1994 au sein de la Deutsche Bahn AG, l'ensemble des dettes financières (33,8 milliards d'euros) des deux établissements a été repris par une nouvelle administration, le Bundeseisenbahnvermögen (BEV). Ce dernier est chargé de gérer l'ensemble de « l'héritage historique » des chemins de fer fédéraux, pour lesquels la dette était devenue une entrave à la mise en place d'une nouvelle organisation ferroviaire. Début juillet 2010, le groupe ferroviaire public allemand a annoncé vouloir investir pas moins de 41 milliards d'euros d'ici 2014, en

¹ Cf. *Lilas Demmou*, « La désindustrialisation en France », *Les Cahiers de la DGTPE (Direction générale du Trésor et de la Politique économique)*, n° 2010/01, février 2010.

² Cf. *Fondation Robert Schuman*, « Où va l'industrie européenne ? », *Jean-François Jamet*, *Questions d'Europe* n° 82, 3 décembre 2007, p.2.

³ On mesure cette densité en rapportant la valeur ajoutée dans l'industrie au nombre de kilomètres carrés.

consacrant un quart du total à l'achat de trains, le reste devant servir à améliorer le réseau ferré et à moderniser les gares.

Au sein de la DB AG, la société DB Netz a été créée en 1999 pour la gestion du réseau ferré fédéral et elle est donc l'homologue allemand de RFF. La dette de DB Netz, qui avoisine les 13 milliards d'euros en 2009, représente aujourd'hui près de la moitié des dettes du groupe DB.

L'entreprise d'Etat Deutsche Bahn AG est devenue une holding avec une filialisation importante (5 filiales auxquelles sont rattachées 200 autres). L'ensemble du territoire allemand est bien desservi avec 1 430 gares de fret contre 1 300 en France. Quand celle-ci dispose de deux gares pour mille kilomètres carrés, l'Allemagne en dispose de quatre¹. De plus, le groupe poursuit son développement dans plusieurs pays d'Europe, voire hors du continent. Première puissance économique et industrielle d'Europe, l'Allemagne, à la très forte densité industrielle, s'impose naturellement comme le leader incontestable du transport de fret ferroviaire, tout en répondant aux exigences toujours plus accrues en matière de protection de l'environnement.

b) La faiblesse de ses grands ports maritimes

Non seulement la France voit son industrie décliner, mais elle n'a pas su profiter de l'explosion du trafic maritime international en développant ses grands ports pour capter une partie des richesses internationales. Les grands ports maritimes français, anciennement appelés ports autonomes, ont perdu depuis une vingtaine d'années des parts de marché considérables. Le tonnage de l'ensemble des ports français est aujourd'hui équivalent au tonnage du seul port de Rotterdam (Pays-Bas), premier port européen. Le port d'Anvers en Belgique est ainsi devenu « *le premier port français* », ce qui est pour le moins surprenant quand l'on songe aux atouts maritimes de notre pays. De par sa position de carrefour et ses trois façades maritimes, formant l'ensemble le plus long d'Europe, et l'emplacement stratégique des ports du Havre, premier port « *touché* » en provenance de l'Atlantique, et de Marseille, porte d'entrée sur la zone méditerranéenne, notre territoire pourrait davantage tirer son épingle du jeu dans la compétition internationale.

Par ailleurs, les ports français sont insuffisants reliés aux voies de chemins de fer et aux connexions fluviales. Alors qu'une marchandise sur trois transite par voie ferrée à Hambourg, seulement 10 % en moyenne des marchandises sont acheminées à destination ou en provenance des ports en France. La part du transport par voie fluviale est plus faible encore.

¹ Cf. *Christine Raynard* « Analyse : le fret ferroviaire en Allemagne : du redressement à la stratégie continentale », *La Note de veille du Centre d'Analyse Stratégique*, n° 95, avril 2008.

2. La concurrence de la route

a) Les atouts du transport routier de marchandises...

Le transport routier séduit par sa fiabilité, son faible coût et sa souplesse sur des distances courtes ou moyennes.

Sa fiabilité est un élément incontournable. Excepté les bouchons et incidents ou accidents de la route, les poids lourds honorent très largement les délais imposés.

Le coût ensuite : les camions disposent d'un avantage comparatif sur courtes et moyennes distances mais sur une longue distance et pour des produits pondéreux, le rapport de force s'inverse. On estime qu'un kilomètre d'un camion de 40 tonnes en longue distance revient schématiquement à 1,2 euros en 2007 pour une distance de 500 kilomètres parcourus¹. Pour Fret SNCF, avec un train de 1 800 tonnes brutes et un parcours moyen de 450 kilomètres, le coût à la tonne est de 0,013/km, soit en équivalent camion de 40 tonnes, un coût de 0,51 €/km².

Enfin, les poids lourds ont l'immense avantage comparatif de pouvoir desservir pratiquement tous les territoires, à condition naturellement que les routes puissent supporter leur circulation.

b) ...sont accrus par la libéralisation partielle du cabotage

Depuis le 1^{er} mai 2009, les entreprises de transport européennes peuvent assurer, sous conditions, des prestations dans les autres États-membres.

La loi dite ORTF du 9 décembre 2009 a tenté d'encadrer cette nouvelle concurrence. Même si l'on dispose de peu de statistiques sur ce sujet, les personnes auditionnées par votre groupe de travail déplorent une concurrence accrue des transporteurs européens qui nuit gravement à la bonne santé des transporteurs français.

3. Le déficit d'investissement de l'État dans les infrastructures

a) Un réseau mal entretenu

Le diagnostic de l'École polytechnique de Lausanne a marqué une véritable prise de conscience en France sur le mauvais état du réseau national.

¹ Cf. *le rapport Bain*, « Pertinence du fret ferroviaire », *diagnostic, SNCF, avril-mai 2009*, p. 59.

² Ce coût n'intègre pas le coût du retour à vide.

Ce rapport a effet montré que la France investissait, jusqu'à 2005, sensiblement moins dans la maintenance de son réseau ferré que la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Espagne et la Suisse, quelles que soient les catégories de lignes du réseau. Il en a découlé une « *dégradation* » continue de l'infrastructure, une « *fragilité* » du réseau, qui ont même parfois conduit à l'apparition des « *prémices d'une dégénérescence* », menaçant la « *pérennité* » même du réseau¹.

b) L'absence de réseau orienté fret

Les gouvernements successifs, toutes tendances politiques confondues, ont fait plus ou moins consciemment le choix de privilégier le transport de voyageurs au détriment du transport de marchandises, à l'inverse de ce que l'on observe en Allemagne par exemple.

L'une des conséquences de ce choix est que l'électrification des lignes de fret est loin d'être aboutie sur le réseau ferré national. Ainsi, il n'existe pas de lignes électrifiées directes dignes de ce nom entre le port du Havre et la région parisienne. La ligne Le Havre-Paris par Rouen est bien entendu électrifiée depuis plus de cinquante ans. Il en va de même pour la ligne Le Havre vers Amiens qui passe par Motteville-Monterolier-Buchy (cette section ayant été inaugurée en 2008.) Par ailleurs la section entre Port Jérôme et Breauté est aussi électrifiée. Mais ces lignes sont saturées et le projet de création d'un itinéraire alternatif Le Havre/Serqueux et Gisors vers Paris tarde à voir le jour. La section de ligne comprise entre Serqueux et Gisors, qui doit faire l'objet d'une régénération entre 2011 et 2013 puis d'une modernisation (signalisation) entre 2014 et 2016 pourrait être électrifiée au plus tôt en 2017 si les financements sont réunis.

Sur certains trajets, plusieurs changements de locomotives sont nécessaires, les locomotives électriques et celles diesel n'étant pas interchangeables. Cette situation n'est pas acceptable car elle induit des retards des trains de fret et ne correspond pas aux objectifs de développement durable. C'est pourquoi le Sénat a demandé au Gouvernement, dans le cadre de l'examen de la loi dite Grenelle I, un rapport sur l'état d'avancement de l'électrification des lignes, condition indispensable à l'émergence d'un réseau orienté fret. De fait, la loi prévoit l'établissement d'une cartographie des points de saturation et de ralentissement du réseau ferroviaire, actuels et prévisibles, à l'horizon 2020, qui déterminera en outre les tronçons de lignes qui ne sont pas encore électrifiés².

¹ Rapport d'audit sur l'état du réseau ferré national français, sous la direction et la coordination de MM. Robert Rivier et Yves Putallaz, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, 7 septembre 2005, p. 26.

² Cf. le II de l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Votre groupe de travail regrette à cet égard que le Gouvernement ne lui ait toujours pas transmis ce document, qui devait pourtant être remis avant fin 2009.

4. Les spécificités statutaires de la SNCF

a) Un établissement public historique dont le statut est critiqué par la Commission européenne car jugé trop protecteur

Dans une lettre du 11 février 2010, la Commission européenne a contesté l'avantage concurrentiel que conférerait à la SNCF son statut d'Établissement public industriel et commercial (EPIC). En effet, la Commission juge que ce statut induirait une garantie financière illimitée par l'État de la dette de la SNCF, ce qu'elle estime contraire aux règles européennes de la concurrence et notamment à la réglementation en matière d'aide d'État.

Le Gouvernement estime que ce débat, récurrent à l'égard des EPIC français, n'a pas lieu d'être car il n'y a pas dans le droit national de principe de garantie financière illimitée par l'État de la dette de ces établissements. En outre, à l'occasion d'une autre procédure sur La Poste, les autorités françaises ont saisi le 2 avril dernier le Tribunal de l'Union européenne. Ce recours porte notamment sur le principe de garantie illimitée par l'État de la dette des EPIC soutenu par la Commission.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement rejette catégoriquement l'idée de modifier le statut d'EPIC de la SNCF. En outre, à la suite de l'examen des comptes 2009 et de la situation financière de la SNCF, l'agence de notation financière Standard & Poor's a abaissé sa note de AAA (qualité maximale) à AA+ (bonne qualité), alors que l'État français, comme d'ailleurs Réseau ferré de France (RFF), conservent leur triple A, ce qui montre implicitement que la garantie de l'État à l'égard de la SNCF n'a pas les conséquences dénoncées par la Commission européenne. Par ailleurs, la direction de la SNCF souhaite réduire la dette de l'entreprise publique, qui avoisine les 8,6 milliards d'euros en 2010, contre 4,5 milliards en 2007. L'objectif est de ramener, d'ici 2015, la dette à un niveau acceptable au regard des agences de notation dans une approche par branche. La notation recherchée serait de BBB+/BBB (à périmètre constant).

b) Mais qui pâtit de frais de structure et d'encadrement pénalisants

Les frais de structure et d'encadrement représentent un quart du chiffre d'affaires de Fret SNCF et 20 % des coûts totaux, notamment en raison du poids très important des structures régionales qui gèrent le wagon isolé¹.

¹ Cf. le rapport Bain, op. cit, p. 31.

En outre, la proportion de conducteurs de locomotives par rapport à l'effectif total est beaucoup plus faible à la SNCF que chez ses concurrents, comme l'a souligné M. Alain Thauvette, directeur général d'Euro Cargo Rail devant votre groupe de travail. Il a indiqué que son entreprise comptait 500 conducteurs de locomotives sur un total de 730 salariés. De même, chez Europorte, on compte 125 conducteurs pour 190 salariés, soit une proportion de 65 %. La direction de la SNCF a confirmé l'information selon laquelle les conducteurs ne représentent qu'un tiers des effectifs de la branche fret.

Selon le rapport Bain précité, on a observé une augmentation plus rapide des coûts salariaux à la SNCF par rapport au transport routier. Entre 2003 et 2008, le salaire annuel moyen chargé a augmenté de 6,2 % à la SNCF, hors intégration industrielle de la traction au sein du fret, contre 3 % pour le mode routier. S'agissant du positionnement de la SNCF vis-à-vis des acteurs privés, le même rapport Bain indique que les coûts salariaux de la SNCF, pour l'exploitation, sont quasiment le double de ceux observés chez VFLI, filiale privée de la SNCF, en 2009 : 300 euros par journée de service productive, contre 167 euros pour VFLI. Par ailleurs, un tractionnaire Fret SNCF conduit en moyenne 160 jours par an contre 210 jours chez VFLI¹.

Votre groupe de travail n'a pas pu disposer de documents de synthèse permettant de faire la comparaison entre les conditions sociales des cheminots de la SNCF, et celles des salariés des entreprises privées. Il s'est donc livré à un travail de synthèse à partir d'informations disparates afin de voir ce que recouvre le **surcoût de 30 % de la main d'œuvre des cheminots SNCF par rapport aux agents de VFLI**. De fait, le rapport Bain susmentionné explique que cette différence de coût s'explique premièrement par des **écarts de productivité** liés à la polyvalence, au salaire moyen moindre et au nombre de jours travaillés plus importants des agents de VFLI ; deuxièmement par des **coûts de structure et d'encadrement** deux fois plus importants à la SNCF que chez VFLI (25 % contre 12 %), et enfin par des **charges spécifiques à la SNCF** (taxe professionnelle et taux de charges sociales)².

Au préalable, il convient de préciser certaines notions juridiques. De par l'acte dit loi du 3 octobre 1940, la durée et l'aménagement du temps de travail des cheminots sont fixés par un décret³ spécifique à la SNCF. Quant aux salariés des entreprises privées, leur temps de travail relève du code du travail complété par l'accord collectif de branche de 2007, élément de la future convention collective en cours de négociation, et qui ne s'applique pas à la SNCF⁴. Cette différence réglementaire de régime de travail ne doit pas être

¹ Id, p. 104-105.

² Cf. le rapport Bain, op. cit, pp. 96-97.

³ Cf. le décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999 relatif à la durée du travail du personnel de la Société nationale des chemins de fer français.

⁴ Il convient de noter qu'un accord sur la classification et la qualification est en cours de négociation.

confondue avec l'existence du statut des cheminots, qui porte, lui, sur des éléments du cadre social autres que le temps de travail : garantie de l'emploi, régime de retraite, évolution salariale...

Schématiquement, l'UTP et de nombreux observateurs estiment que le statut de cheminot de la SNCF demeure globalement plus attractif que celui de salariés dans les entreprises concurrentes pour les raisons suivantes: l'emploi est *de facto* garanti à vie, la progression de carrière est assurée, le taux de la pension de retraite est avantageux, les cotisations sociales sont moindres que dans le secteur privé, et les avantages en nature liés à la carte de circulation sur le réseau SNCF ne sont pas assujettis à l'URSSAF. En revanche, la comparaison est plus difficile à établir entre les deux régimes s'agissant de la durée du travail et du salaire.

Selon la SNCF, c'est principalement la différence de régime de travail qui explique le surcoût de la main d'œuvre des cheminots SNCF par rapport au secteur privé. La réglementation du travail des cheminots prévoit par exemple pour les conducteurs 164 jours de repos par an (comprenant les repos hebdomadaires, jours fériés, congés obligatoires, etc...), contre 142 dans le secteur privé. Dans le même sens, les règles en matière de repos journalier hors résidence répondent à des logiques différentes : un cheminot SNCF ne peut pas passer plus d'une nuit hors de son domicile par semaine, contre 2 à 3 pour un salarié du secteur privé, avec des jours de repos de compensation. Toutefois, l'UTP estime que le nombre de jours de repos à la SNCF est en réalité du même ordre de grandeur que dans le secteur privé.

Concernant les salaires, ils sont plus importants dans le secteur privé pour les personnes en début de carrière, et plus élevés à la SNCF en fin de carrière. En effet, selon les informations fournies par l'UTP, le salaire minimum, pour un jeune conducteur, oscille entre 22 et 23 000 euros annuels à la SNCF, contre 25 à 30 000 euros dans le privé. Toutefois, les cheminots perçoivent de nombreux compléments de rémunération à leur salaire de base, sur lesquels il n'a pas été possible à votre groupe de travail d'avoir une vision claire et exhaustive.

En définitive, la SNCF considère qu'il existe bien des différences notables et décisives, d'ordre législative et réglementaire, en matière de durée du travail, entre les cheminots SNCF et les salariés des entreprises concurrentes, d'autant qu'il semblerait que les cheminots de l'entreprise publique effectueraient moins d'heures par semaine que ce qu'imposent les textes, et que l'organisation du travail soit perfectible.

Votre groupe de travail considère que la réforme du statut des cheminots constitue un problème de fond, car il existe un écart de coût entre la SNCF et les autres entreprises de transport ferroviaire, lié aux différences en matière de réglementation du travail, écart qui a un impact décisif sur la compétitivité de l'activité fret de la SNCF.

II. LES MOYENS DE RELANCER L'ACTIVITÉ DU FRET FERROVIAIRE EN FRANCE

A. UNE FORTE DEMANDE SOCIÉTALE ET DES CLIENTS EN FAVEUR DU FRET FERROVIAIRE

1. Une forte demande sociétale

a) Un transport « propre », qui répond aux objectifs ambitieux du Grenelle de l'environnement

Les choix de société en matière de transport sont en train d'évoluer sensiblement. Beaucoup d'observateurs considèrent que les gouvernements successifs ont fait le double choix, sans jamais l'avouer publiquement, de privilégier le transport par train pour les voyageurs et le transport par camion pour les marchandises. D'ailleurs, votre commission de l'économie a souvent eu l'occasion de regretter la préférence accordée par les conseils régionaux aux TER au détriment des trains de fret qui manquent souvent de sillons disponibles. Ce choix politique a sans doute eu des justifications pertinentes, mais il montre aujourd'hui clairement ses limites. En effet, il existe aujourd'hui une forte attente de la part des citoyens pour diminuer le nombre de camions sur les routes et promouvoir le fret ferroviaire en contrepartie.

Le Grenelle de l'environnement illustre cette prise de conscience de la nécessité de promouvoir les transports alternatifs à la route. En effet, la loi Grenelle I prévoit l'augmentation de 14 % à 25 % de la part du transport non routier et non-aérien du transport de marchandises d'ici 2022¹, aussi bien pour des raisons écologiques, que de sécurité routière ou encore d'aménagement du territoire. Plus fondamentalement, cet objectif répond également aux préoccupations du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), qui plaide pour une réduction de moitié des émissions mondiales de gaz à effet de serre d'ici à 2050, si l'on souhaite limiter l'élévation de la température moyenne mondiale à 2°C².

D'un point de vue général, il convient de rappeler que le secteur des transports génère une forte pollution atmosphérique. Ce secteur émet en effet quatre gaz à effet de serre différents (CO₂, N₂H, CH₄ et HFC), étant précisé que le dioxyde de carbone représente à lui seul plus de 95 % des émissions. Le secteur des transports génère 33,9 % des émissions de CO₂ en France en 2008, contre moins de 30 % en 1990. En valeur absolue, ce secteur a provoqué le rejet dans l'air de 133 millions de tonnes de dioxyde de carbone, à comparer aux 116 millions émis en 1990. Il est également à l'origine d'un

¹ Cf. l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

² Cf. le rapport « Le fret mondial et le changement climatique, perspectives et marges de progrès », Conseil d'analyse stratégique, septembre 2010.

cinquième des émissions d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), d'un quart des rejets de monoxyde de carbone, et des deux tiers quasiment des émissions d'oxydes d'azote.

**Part des transports routiers
dans les émissions de l'ensemble du secteur des transports**

En %	1990	2006	2007
Dioxyde de soufre (SO ₂)	89,9	29,6	29,6
Oxydes d'azote (NOx)	94,3	90,7	90,7
Monoxyde de carbone (CO)	98,5	89,0	89,0
Composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)	97,1	81,7	81,7
Particules de diamètre inférieur à 2,5 microns (PM _{2,5})	89,0	84,9	84,9
Cuivre (Cu)	59,2	61,4	61,4
Plomb (Pb)	99,2	0,0	0,0
Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)	92,0	95,2	95,1

Source : Citepa/Coralie/format Secten – mise à jour juin 2009

Le bilan écologique du fret ferroviaire est largement plus favorable que celui du transport routier de marchandises. Le transport ferroviaire en général, qu'il soit de voyageurs ou de marchandises, n'est responsable que de 0,4 % des émissions en 2007, contre 93,6 % pour le transport routier. Le transport routier en général est quant à lui essentiellement responsable des émissions de polluants atmosphériques de l'ensemble du secteur des transports. Ce secteur est également l'une des principaux émetteurs de **particules fines**¹, très néfastes pour la santé de nos concitoyens. Un rapport demandé par la Direction Générale de l'Environnement de la Commission européenne a ainsi estimé en 2005 que 100 000 décès sont attribuables chaque année aux particules fines dans l'Union européenne. Une autre étude, réalisée à partir de mesurages personnalisés de PM 2,5 chez des individus vivant dans quatre grandes agglomérations françaises, a montré qu'un cancer sur dix était attribuable à ce type de particules fines².

Si l'on s'attache précisément à la pollution générée par une tonne de marchandises transportées sur un kilomètre, le constat est sans appel. En effet, le rapport Bain précité s'est livré à une synthèse intéressante de différentes études sur ce sujet, et a conclu que le transport routier émet 82 grammes de CO₂ par tonnes-kilomètre contre seulement 8 pour la voie

¹ Les particules fines, qu'elles soient d'origine naturelle ou non, désignent les particules de moins de 10 microns de diamètre (PM 10), de moins de 2,5 microns (PM 2,5) et celles inférieures à un micron (PM 1). Plus ces particules sont fines, et plus elles pénètrent profondément dans les poumons.

² Cf. Fiche repère « Risques de cancers et particules fines », Institut National du Cancer », 16 février 2009, p. 4.

ferrée. Autrement dit, le trafic de fret ferroviaire représente seulement un dixième du trafic de fret tous modes confondus, mais les trains de marchandises polluent dix fois moins que les poids lourds. Si l'on se réfère aux informations fournies par le Gouvernement, le bilan écologique du transport des marchandises par fer est également très positif et peut se résumer aux chiffres suivants : pour une tonne kilomètre transportée (c'est-à-dire une tonne de marchandises transportée sur une distance d'un kilomètre), **l'émission de CO₂** est de :

– 2 grammes par train entier en traction électrique et 55 grammes en traction thermique (diesel) ;

– 38 grammes par bateau (maritime) ;

– 196 grammes par semi-remorque de 21 à 32 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et 982 grammes par un véhicule utilitaire léger (3,5 tonnes de PTAC) ;

– 481 grammes émis par avion fret longue distance et 1 028 grammes par avion fret courte distance.

Certes, on ne saurait passer sous silence que le bilan global du fret ferroviaire est moins flatteur lorsqu'il s'agit de vieilles locomotives diesel. Compte tenu de l'importance des lignes non électrifiées, on compte aujourd'hui 537 locomotives diesel à la SNCF, tandis que ses concurrents ont également largement recours à ce type de locomotives.

b) Qui participe en outre à l'aménagement du territoire

Non seulement le fret ferroviaire a un bilan écologique très favorable, mais il participe en outre à l'aménagement du territoire. Les trains de fret contribuent au développement de territoires parfois mal desservis par la route et sont ainsi un vecteur de croissance économique.

Les trains Intercités, TéoZ et les trains de nuit Lunéa sont considérés comme des « *Trains d'équilibre du territoire* » mais on pourrait en dire tout autant des trains de fret, tant leur rôle dans le développement harmonieux des régions est crucial.

2. Qui se conjugue à des attentes des clients en terme de fiabilité et de prix

Les clients de Fret SNCF ne témoignent pas d'une grande satisfaction concernant les prestations fournies par l'entreprise historique. Plus de quatre clients sur dix sont peu ou pas satisfaits par la prestation globale, et cinq sur dix se disent même déçus par le

rapport qualité/prix¹. Plus précisément, seulement 70 % des wagons isolés de la SNCF arrivent la journée prévue, alors que la fiabilité des trains massifs avoisine 80 % dans l'heure prévue.

Lors des auditions de votre groupe de travail, il est d'ailleurs apparu que le premier grief adressé à la SNCF était son insuffisante fiabilité, bien avant les critiques sur son manque de rapidité, de régularité et de souplesse. Ce souci est compréhensible : les clients ont besoin de prévoir avec un minimum d'incertitudes le calendrier de livraisons et de réception de produits, toute désorganisation entraînant des coûts financiers non négligeables. La première qualité d'un système de transport de fret de qualité est incontestablement sa fiabilité.

B. QUI A D'ORES ET DÉJÀ TROUVÉ DE NOMBREUSES TRADUCTIONS

1. L'engagement national pour le fret ferroviaire et le contrat de performance signé avec l'État donnent des moyens accrus à RFF

L'Etat et RFF ont signé le 3 novembre 2008 un contrat de performance pour fixer à l'établissement public une feuille de route pour la période 2008-2012. Au total, on dénombre pas moins de 33 engagements, assortis d'indicateurs de résultats et de pilotage, et qui sont regroupés sous quatre thématiques : le développement commercial, la modernisation du réseau, la recherche des équilibres économiques, et enfin la gouvernance ferroviaire et le développement durable. A titre d'exemple, la première thématique compte cinq engagements, qui vont de la construction d'une relation client pour la vente et la production des sillons, au développement des recettes commerciales en passant par l'amélioration de la qualité des sillons, la performance opérationnelle des circulations, ou encore l'instauration de nouveaux services de transport et de nouvelles prestations d'infrastructure.

RFF estime que 80 % des engagements sont totalement ou largement tenus, et un rapport annuel doit présenter la mise en œuvre de cette feuille de route.

Ce contrat de performance s'inscrit d'ailleurs parfaitement dans **l'engagement national pour le fret ferroviaire** présenté par le Gouvernement le 16 septembre 2009.

¹ Cf. *le rapport Bain*, op. cit, p. 19.

L'engagement national pour le fret ferroviaire

L'engagement national pour le fret ferroviaire s'appuie sur 9 grands axes, pour une enveloppe financière globale de 7 milliards d'euros :

- la création d'un véritable réseau d'**autoroutes ferroviaires** en France ;
- l'aide massive au développement du **transport combiné** ;
- le développement et la qualité du service de fret massifié au travers des **trains complets** ;
- la mise en place d'**opérateurs ferroviaires de proximité** ;
- le développement du **fret ferroviaire express** grâce à l'utilisation des lignes à grande vitesse ;
- la création d'un **réseau à priorité d'utilisation fret** ;
- la suppression des **principaux goulets d'étranglement** du réseau ferré national (l'agglomération lyonnaise, l'agglomération dijonnaise et le tronçon Nîmes-Montpellier) ;
- l'amélioration de la desserte ferroviaire des **grands ports français** ;
- et la **modernisation de la gestion des sillons**.

Par conséquent, RFF a dégagé deux priorités d'action afin de relancer l'activité de fret en France.

En **premier lieu**, l'établissement public souhaite améliorer le **service offert aux transporteurs** de trois manières :

- en créant **deux « salles de marché »** : d'une part, le Plateau commun de concertation préalable déjà en fonctionnement qui anticipe et organise avec les clients la répartition des capacités de chaque ligne plusieurs années à l'avance ; d'autre part, le Centre de service pour la gestion des capacités allouées, en fonctionnement officiellement depuis juin 2010 ;

- en étendant le **cadencement des horaires** (projet appelé Cadencement 2012) à une grande partie du territoire dès 2012. Au-delà de son intérêt évident pour les voyageurs, le cadencement permettra au transport de fret de disposer de sillons mieux répartis tout au long de la journée ;

- en instituant le **projet Fenêtres 2012** qui coordonne la réservation des sillons et celle des plages-travaux. Le projet consiste à partager le réseau ferré (sans les LGV) en deux parties : d'un côté, les axes structurants, d'une longueur totale de 12 000 kilomètres ; de l'autre, les axes régionaux, d'une longueur totale de 15 500 kilomètres. Dans un premier temps, RFF se concentre sur la réservation des capacités sur les axes structurants, pour fixer les fenêtres de disponibilité pour travaux. Ainsi, les services chargés des travaux ne seront plus soumis aux aléas d'orientations différentes d'une année à l'autre. Mais ils ne pourront plus demander une plage en-dehors des fenêtres et les travaux devront être accomplis plus souvent la nuit, comme l'avait recommandé l'École polytechnique de Lausanne en janvier 2008. Cette

politique permet d'offrir plus facilement des sillons garantis et facilitera la mise en œuvre le cadencement dès 2012.

En **second lieu**, RFF promeut la **modernisation du réseau ferré national**, selon quatre axes stratégiques :

– le développement de nouveaux services ferroviaires : autoroutes ferroviaires, opérateurs ferroviaires de proximité (OFP), fret rapide sur LGV, trains longs, logistique urbaine, trains plus longs et plus lourds ;

– l'aménagement du « réseau orienté fret » (ROF) pour qu'il donne facilement accès à tous les convois de fret : augmentations de capacité, renforcement de la fiabilité avec en particulier la réalisation d'installations permanentes de contre-sens (IPCS), la mise en œuvre de l'interopérabilité (déploiement d'ERTMS), l'extension ou la modernisation de la traction électrique ;

– la modernisation et le développement des plateformes intermodales et de leur desserte pour faciliter et fiabiliser l'accès au mode ferroviaire, tant en ce qui concerne les plateformes portuaires que pour le transport combiné et les autoroutes ferroviaires ;

– la réalisation de projets de lignes nouvelles destinés à supprimer des goulets d'étranglement avec le contournement de Nîmes–Montpellier (CNM) et le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL).

ME 2008	Total 2010-2020
Nouveaux services	545
A. AF (infra)	210
B. Fret GV	175
C. OFP	80
D. Trains longs	80
Réseau orienté fret	1 830
E. Capacité	400
F. Fiabilité	430
G. Interopérabilité	300
H. Traction électrique	700
Plateformes	530
I. Ports	300
J. TC & AF	230
Qualité de service	-
	2 905
Lignes nouvelles	
K. CNM & CFAL	4 520
	7 425

Source : RFF

Il convient de remarquer que parmi les quelque 7,5 milliards d'euros prévus sur la période 2010-2020 par l'engagement national pour le fret ferroviaire, plus de 4,5 milliards seront uniquement consacrés aux deux projets

de lignes nouvelles. En outre, en dépit de travaux de remise à niveau du réseau, il ne faut pas oublier que certains projets de travaux correspondent réellement à une authentique modernisation du réseau.

Par ailleurs, on ne saurait passer sous silence **la création, au sein de la SNCF, d'une direction de la circulation ferroviaire (DCF), qui agit selon les objectifs et pour le compte de RFF en tenant compte du respect de ses engagements commerciaux.** La création de cette direction n'a pas pour objectif initial de relancer le fret ferroviaire, mais plutôt de répondre aux obligations communautaires. Toutefois, de nombreux acteurs considèrent que cette création de direction contribue indirectement à relancer le fret en garantissant l'impartialité dans le traitement des demandes de sillons. **Il n'appartient pas à votre groupe de travail de se prononcer sur l'existence de traitements différenciés lors de l'instruction des demandes de sillons, antérieurement à la création de cette direction, au profit de l'entreprise historique. De telles accusations sont graves et doivent naturellement être étayées par des faits objectifs. Votre groupe de travail se contente de saluer la création de la DCF, qui est de nature à rassurer les craintes de certains acteurs, que ces craintes soient fondées ou non, car, en vertu de la conception l'impartialité d'inspiration anglo-saxonne, mais aujourd'hui reprise par le Conseil d'Etat, l'« *apparence de la justice* » compte autant que le contenu de la décision elle-même.**

Le nouveau service gestionnaire des trafics et des circulations de la SNCF

La direction de la circulation ferroviaire (DCF) est opérationnelle depuis le 1^{er} janvier 2010. Son directeur est Alain-Henri Bertrand.

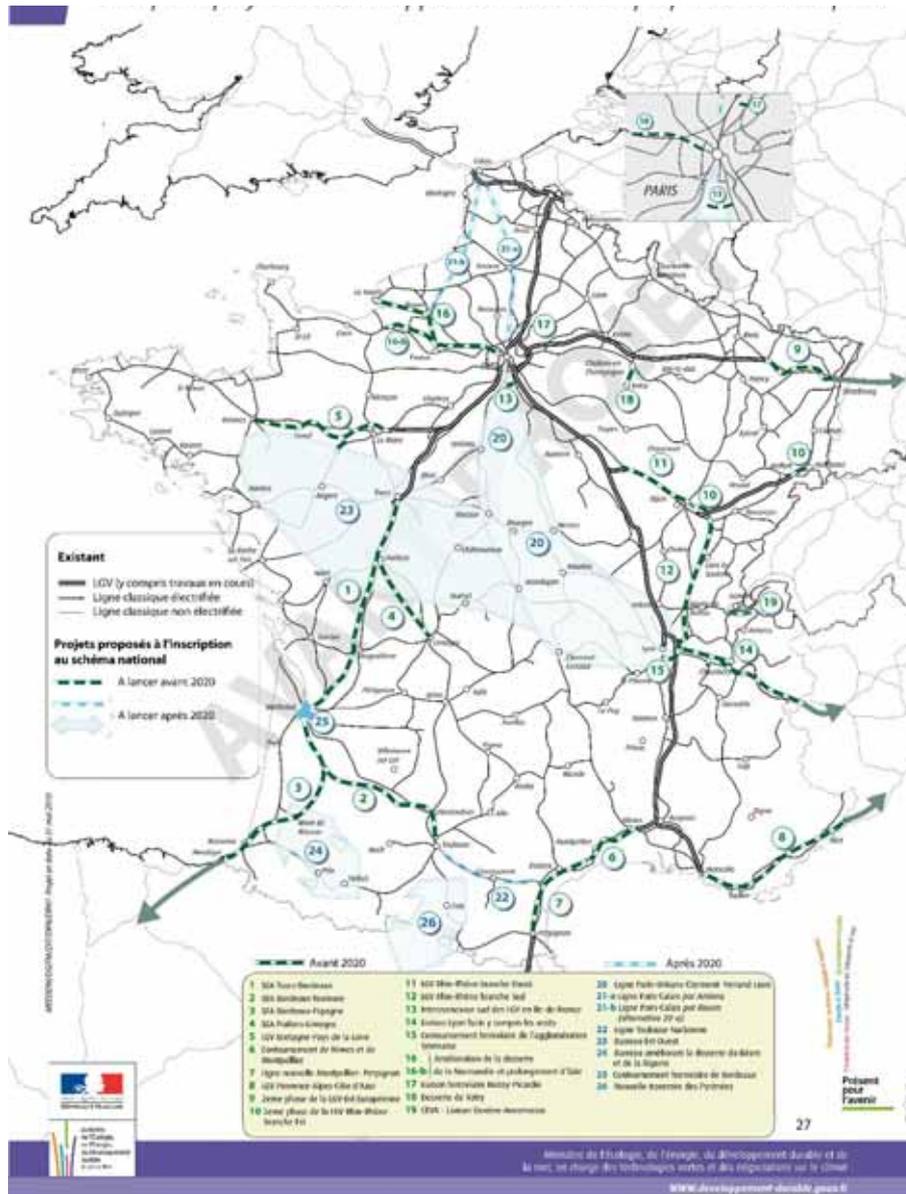
Cette direction est chargée par Réseau Ferré de France :

- de produire les études techniques permettant le tracé des sillons ;
- de tracer les itinéraires empruntés par les trains depuis les gares et les postes d'aiguillage dans le respect de la sécurité ;
- d'assurer le suivi et l'ordonnancement des circulations depuis les Centres Opérationnels de Gestion des Circulations (COGC) dans le respect des règles de priorité ;
- de réaliser la veille opérationnelle sécurité, les prises de mesures conservatoires en cas d'incidents, l'élaboration de documentations d'exploitation et des règles d'exploitation particulières.

Depuis le 1^{er} janvier 2010, horairistes, aiguilleurs, agents de circulation et régulateurs sont regroupés dans des Établissements de la circulation ferroviaire (EIC), placés dans la DCF, entité indépendante au sein de la SNCF selon le Gouvernement.

En outre, l'avant-projet du **schéma national des infrastructures de transport** confirme l'engagement du Gouvernement de relancer l'investissement en matière d'infrastructure de fret ferroviaire.

**Schéma national des infrastructures de transports
Principaux projets de développement ferroviaires proposés à l'inscription**



Source : Gouvernement

2. Le plan SNCF axé sur la réforme du wagon isolé

Partant du constat que le trafic de wagon isolé était la principale cause des difficultés financières de l'activité fret de la SNCF, la direction

de l'entreprise historique a engagé une nouvelle réforme du fret en 2009¹. Le Schéma directeur pour un nouveau transport écologique des marchandises opéré par la SNCF, présenté au conseil d'administration de la SNCF le 23 septembre 2009, comporte en effet un volet de réorganisation du wagon isolé.

Cette réforme du wagon isolé vise à rationaliser et massifier le trafic du wagon isolé. La nouvelle offre « *multilots-multiclients* » est fondée sur un plan de transport structuré autour d'un ensemble de lignes indépendantes, reliant de façon régulière deux zones économiques. Contrairement à ce qui est parfois affirmé, l'entreprise publique ne souhaite pas supprimer le wagon isolé mais passer d'une logique de transport de « *produit à l'unité* » à une logique de « *transport par lots* ». Chaque ligne sera constituée d'un ramassage vers une plate-forme en mode ferroviaire ou routier, d'un train d'axe puis d'une distribution finale. Cette nouvelle offre est fondée sur des engagements réciproques : d'une part, Fret SNCF s'engage à améliorer la qualité de ses services, notamment en termes de fiabilité et de rapidité, d'autre part, les clients garantissent les volumes contractuels faisant l'objet de commandes.

D'une manière générale, ces trains devront remplir certains critères d'éligibilité visant à garantir une équation économique suffisante :

- une fréquence minimale (3 allers-retours par semaine, pour assurer des délais performants) ;
- un seuil de remplissage minimum des trains ;
- une relation directe, de point à point.

Le système « *multilots-multiclients* » permet une connexion avec les réseaux des pays voisins. Une entité agissant en tant qu'opérateur sera responsable du pilotage opérationnel et économique de chaque ligne et garantira leur équilibre économique. Pour les sites non reliés aux axes du futur système, des solutions dédiées ont été proposées. En outre, la SNCF maintiendra le wagon isolé dans sa forme actuelle pour le transport de marchandises dangereuses, contrairement à l'Italie.

La mise en œuvre de l'offre « *multilots-multiclients* » s'appuiera sur plusieurs phases de tests et d'expérimentation. Les principaux chargeurs (qui représentent 70 % des volumes du wagon isolé actuel) ont d'ores et déjà permis d'affiner les paramètres de cette nouvelle offre. Depuis juillet dernier, des expérimentations sont en cours sur quatre axes. Une extension du périmètre des expérimentations est programmée à l'automne. La

¹ Pour la SNCF, la technique ferroviaire qui consiste à transporter un volume insuffisant pour réaliser un train entier est appelé technique du wagon isolé. La technique du wagon isolé demande des opérations supplémentaires de regroupement de wagons afin de constituer un train sur une partie du parcours.

mise en place de ce plan devrait être effective à la fin de l'année 2010, à l'occasion du changement de service. L'objectif que se fixe la direction est de préserver en 2011 au moins les trois quarts des flux opérés en 2010, et de traiter autant de wagons isolés en 2010 qu'en 2009.

Les différents types de triages

Il faut différencier les triages qui reçoivent les **trains massifs** et ceux dont la mission est d'assurer la répartition des **wagons isolés** en fonction de leur destination. La plupart des triages assument les deux missions.

Concernant les trains massifs, il s'agit principalement de sites de relais qui permettent soit le changement de la locomotive, soit le changement du conducteur, soit les deux.

Les plateformes assurant jusqu'au changement de service de décembre 2010 le triage des wagons isolés sont classées en deux catégories : **tri à la gravité** (également appelé tri à la bosse) et **tri à plat**. Actuellement, il y a **8 plates-formes de triage à la gravité et 26 à plat**.

La baisse de 40 % des wagons isolés remis par les clients en deux ans a poussé Fret SNCF à faire passer des tris à la gravité à la technique du tri à plat. En effet, pour un tri à la gravité il faut un apport minimal de wagons. Ce tri a des coûts matériels et humains élevés. Seules les plateformes de la future organisation « *multilots-multiclients* » générant un grand nombre de wagons à trier pourront être réservées au tri à la gravité.

La notion de hub a été élaborée pour des plateformes très importantes qui avaient pour mission d'être le cœur pulsant de l'organisation du wagon isolé établie en 2007. Cette notion disparaît car l'organisation « *multilots-multiclients* » privilégie un système d'axes de plateformes autour desquelles la complémentarité des wagons isolés dans la zone concernée permet de produire *a minima* 3 trains entiers réguliers par semaine.

Dans le cadre de la réforme, il devrait y avoir au moins **3 plateformes de triage à la gravité** et un **nombre non encore défini de plateformes de triage à plat**.

3. La création de l'autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)

L'**autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)** est une autorité publique indépendante créée par la loi du 9 décembre 2009, dite ORTF. Dotée de la personnalité morale, l'ARAF a pour objet de concourir au bon fonctionnement du **service public** et des **activités concurrentielles de transport ferroviaire**. Elle veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence. Par décret du président de la République en date du 20 juillet 2010, la présidence de l'Autorité est assurée par M. Pierre Cardo.

En vertu des articles 15 et 16 de la loi ORTF, les missions de l'ARAF sont les suivantes :

- contrôler le **cabotage** de voyageurs exercés par des opérateurs étrangers ;
- contrôler les **avant-projets** de redevances d'utilisation des infrastructures pour tous les gestionnaires, y compris les accords-cadres ;
- surtout, donner un **avis conforme** sur la fixation de ces redevances ;
- approuver les règles de **séparation comptable** des opérateurs, après avis de l'Autorité de la concurrence ;
- émettre un avis sur le **document de référence du réseau**, qui est pour ainsi dire le « *mode d'emploi* » du réseau ;
- donner un avis, si le Ministère le souhaite, sur les **tarifs** des transports de voyageurs ;
- donner un avis sur les **projets de textes réglementaires** (simple consultation) ;
- donner un avis sur la nomination et la cessation anticipée du directeur du **service gestionnaire des trafics et des circulations de la SNCF** ;
- donner un avis sur toute **plainte** à l'encontre de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

L'article 62 de la loi Grenelle II a repoussé au 1^{er} décembre 2010 l'entrée en vigueur des principales missions de l'Autorité (à l'exception de l'avant-dernière, relative au service gestionnaire des trafics et des circulations, que doit donc exercer l'Autorité dès sa création). La création de l'Autorité permet de répondre ainsi aux obligations communautaires issues des « paquets ferroviaires »¹.

Les trois paquets ferroviaires

La directive 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires est fondatrice car c'est elle qui a permis l'ouverture à la concurrence du réseau ferroviaire et lancé la dynamique des paquets ferroviaires. Cette directive prévoit la séparation, au moins comptable, entre le réseau et l'exploitation des services ferroviaires, et évoque, pour la première fois, « *un droit d'accès au réseau ferroviaire* ».

¹ On appelle « paquet ferroviaire » les ensembles de directives et de règlements communautaires poursuivant un ou plusieurs objectifs cohérents en vue de la libéralisation du secteur ferroviaire.

a) Le premier paquet ferroviaire de 1998/2001

Il s'agit de trois directives préparées en 1998 et adoptées en 2001 modifiant la directive centrale de 1991.

La principale, la directive 2001/12/CE prévoit l'ouverture de l'accès aux services de fret internationaux sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire au 15 mars 2003 au plus tard. [...] Cette ouverture des services de fret à la concurrence est complétée par un renforcement des obligations en matière de licences des entreprises ferroviaires. Une autre directive vise également la tarification des « sillons », c'est-à-dire les routes ferroviaires entre deux points à un horaire donné.

b) Le deuxième paquet ferroviaire de 2002/2004

La principale directive est la 2004/51/CE qui ouvre la concurrence au fret ferroviaire au 1^{er} janvier 2006, l'accès à tout le réseau étant ouvert aux services de fret international. L'ouverture à l'ensemble du fret, y compris pour le fret domestique, doit être effectuée au plus tard au 1^{er} janvier 2007. Cette ouverture généralisée sur le fret est complétée par une législation spécifique sur la sécurité ferroviaire.

c) Le troisième paquet ferroviaire de 2004/2007

Ce troisième paquet ferroviaire est crucial car il vise la libéralisation du trafic de voyageurs. La directive n° 2007/58/CE du 23 octobre 2007 prévoit notamment une ouverture du marché ferroviaire pour les services de transport de voyageurs à l'horizon 2010¹.

En effet, la création de l'ARAF rend caduque l'essentiel de l'avis motivé adressé à la France par la Commission européenne. Les critiques de la Commission à l'encontre de la France visent le premier paquet ferroviaire. La Commission européenne vient de saisir la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE)², car elle reproche à la France, et à 12 autres États-membres, de ne pas assurer une nette séparation entre RFF, gestionnaire d'infrastructures, et la SNCF, et de tarder à mettre en place l'ARAF, autorité de régulation du réseau ferroviaire. Pour l'essentiel, ces critiques ne résistent pas à l'examen compte tenu de l'adoption récente de la loi dite ORTF du 9 décembre 2009, comme en témoignent les débats dans l'hémicycle du Sénat le 22 octobre 2009.

¹ *Extraits du rapport d'information de la commission des Affaires européennes du Sénat sur la libéralisation des transports ferroviaires dans l'Union européenne, rapporteur Hubert Haenel, 12 février 2009, pp. 13-14.*

² *La CJUE, anciennement appelée Cour de justice des Communautés européennes (CJCE), regroupe la Cour de justice, le Tribunal de première instance et le Tribunal de la fonction publique.*

Les limites des critiques de la commission européenne relatives à la mauvaise transposition du 1^{er} paquet ferroviaire par la France

« M. Jean-Paul Emorine : [...] je crois utile d'examiner en détail certains des griefs de la Commission européenne portant sur l'insuffisance des mesures prises pour mettre en œuvre le premier paquet ferroviaire.

Concernant le premier axe de l'avis motivé de la Commission, de loin le plus substantiel, qui a trait à l'indépendance des fonctions essentielles du réseau ferroviaire, cinq griefs sont adressés à la France.

Premier grief, le service de la SNCF chargé du trafic et des circulations, également appelé SNCF Infra, ne possède pas la personnalité juridique. Tous, et notamment le président de la commission des affaires européennes, Hubert Haenel, nous attachons une grande importance à cette question. J'estime pour ma part que, même si cette branche de la SNCF ne possède effectivement pas, pour l'heure, la personnalité juridique, elle remplit toutes les autres conditions matérielles d'indépendance découlant des obligations communautaires.

Deuxième grief, la Commission regrette qu'aucun droit de se plaindre auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ne soit accordé aux parties prenantes. Or, l'article 9 du projet de loi sur la régulation ferroviaire ouvre très largement ce droit.

Troisième grief, l'ARAF devrait, selon Bruxelles, donner un avis conforme non seulement lors de la révocation, mais aussi lors de la nomination du directeur de la SNCF Infra. Là encore, cette critique me semble exagérée, car une telle disposition aboutirait à conférer à l'ARAF le pouvoir de nommer le directeur de la SNCF Infra. Le texte qui sera présenté la semaine prochaine à la commission mixte paritaire me semble équilibré, son article 1er prévoyant que le directeur de la SNCF Infra sera nommé pour une période de cinq ans, par décret du Premier ministre sur proposition du ministre chargé des transports et après avis simple de l'ARAF, ce qui assurera son indépendance par rapport au président de la SNCF.

Quatrième grief, l'avis motivé reproche le fait que le projet de loi ne fixe pas les conditions d'incompatibilités appliquées par la commission de déontologie pour autoriser ou non le départ vers des entreprises privées des agents qui ont travaillé au sein de la SNCF Infra.

Mais, à l'évidence, c'est non pas à la loi mais au pouvoir réglementaire de déterminer ces critères, en s'inspirant de l'expérience de la commission consultative mise en place au sein de la Commission de régulation de l'énergie.

Enfin, cinquième grief, Bruxelles aurait aimé que les modalités concrètes d'organisation de la SNCF Infra soient définies dans le texte du projet de loi ; mais là encore, il revient au pouvoir réglementaire et non à la loi de les fixer.

S'agissant maintenant de la tarification de l'accès à l'infrastructure ferroviaire, qui constitue le deuxième axe de l'avis motivé, je rappellerai simplement que la Commission européenne ne semble pas avoir pris connaissance du V de l'article 8 du projet de loi, qui confère à l'ARAF le pouvoir d'émettre un avis conforme sur la fixation des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national.

Enfin, nous souscrivons pour l'essentiel aux critiques de la Commission à l'encontre de l'actuelle Mission de contrôle des activités ferroviaires, et l'objet même du projet de loi est d'ailleurs de remplacer celle-ci par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Pour conclure, je rappellerai que, comme président de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, j'ai toujours eu à cœur de mettre le droit national en conformité avec le droit communautaire

Mais, en l'espèce, je pense avoir démontré que les critiques de la Commission sont peu voire pas justifiées, dans la mesure où le Parlement a largement anticipé ces remarques lors de l'examen du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports. »¹

En outre, une proposition de réforme de l'organisation des chemins de fer européens a été présentée en septembre dernier par la Commission européenne, afin de refondre le premier paquet ferroviaire. Le but de cette nouvelle proposition législative est de renforcer l'accès de tous les opérateurs ferroviaires aux services dits « annexes » comme les gares de triages, les terminaux, les stations de ravitaillement en gazole. Plus précisément, l'objectif est de réaffirmer, préciser et rendre plus contraignants les principes régissant l'Europe ferroviaire, au travers de cinq thèmes principaux :

- l'harmonisation des péages d'infrastructure ;
- le renforcement des pouvoirs des régulateurs ;
- l'accroissement de la coopération européenne ;
- le relèvement des exigences d'indépendance des fonctions essentielles, de transparence et de séparation comptable ;
- l'accès aux services ferroviaires annexes y compris l'information et la distribution.

Votre groupe de travail sera attentif au contenu définitif de cette réforme.

¹ Séance du 22 octobre 2009 (compte rendu intégral des débats), pp. 8907-8908.

III. LES PROPOSITIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

A. RENFORCER LA QUALITE DE SERVICE DES OPERATEURS FERROVIAIRES

Proposition n° 1 : réaliser au plus vite les « corridors de fret » afin de faire émerger un réseau ferroviaire européen compétitif

De manière générale, votre groupe de travail considère que le fret ferroviaire doit être encouragé dans les domaines où il apporte une réelle valeur ajoutée. Il n'existe pas en soi de mode de transport optimal, tout dépend de la distance, du type de marchandise, de leur quantité et des délais imposés. Le transport ferroviaire est pertinent sur longue distance, pour des marchandises lourdes, en grande quantité et qui ne doivent pas être livrées dans des délais trop serrés. Le transport routier, que l'on s'en félicite ou non, demeurera longtemps encore le mode de transport prépondérant en France grâce à sa flexibilité. Il est clair que même si l'on parvient à faire payer à la route l'intégralité des coûts qu'elle génère, à travers l'intégration de la totalité des coûts externes, le transport routier de marchandises restera à moyen terme le mode de transport dominant dans notre pays. Même aux Etats-Unis, le chiffre d'affaires du fret ferroviaire représente moins d'un dixième de celui du transport routier¹.

A cet égard, il paraît évident que la France doit réaliser en priorité les « corridors de fret » afin de faire émerger un réseau ferroviaire européen compétitif. Un règlement communautaire en cours d'élaboration² prévoit ainsi neuf corridors de fret³ dans l'Union –avec des délais de réalisation oscillant entre trois et cinq ans– dont trois concernent l'hexagone. Le premier reliera Rotterdam à Metz, Dijon et Lyon, le second Lisbonne (ou Leixoes) ainsi que Madrid à Bordeaux et Metz, tandis que le troisième raccordera Almeria en Espagne à Marseille et Lyon et desservira *in fine* la Slovénie et la Hongrie. Comme le recommande le Centre d'analyse stratégique, il convient de « mettre en place un nouveau modèle industriel du transport ferré de fret à l'échelle de l'Europe », privilégiant les « trains lourds et longs sur des sillons de bonne qualité », voire sur des « axes dédiés »⁴.

¹ Selon les informations fournies par la Federal Railroad Administration, le chiffre d'affaires du fret ferroviaire ne représente que 57 milliards de dollars par an en 2008 contre 680 pour le fret routier.

² Cf. la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, E4193 – COM (2008) 852 final du 11/12/2008.

³ Un corridor de fret désigne des lignes de fret continues entre plusieurs États-membres.

⁴ Cf. op. cit, p. 93.

Proposition n° 2 : privilégier une logique de la demande, au service des entreprises

La majorité des acteurs privés auditionnés par votre groupe de travail ont plaidé pour le passage d'une « *logique d'offre* » à une « *logique de la demande* » en matière de fret ferroviaire, en visant en particulier Fret SNCF. Le développement d'infrastructures ferroviaires et de services doit répondre aux besoins des chargeurs et des clients, comme l'a souligné Monsieur Nicolas Paulissen, délégué général adjoint de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR). La France a longtemps privilégié une logique de l'offre sans rencontrer le succès escompté, alors qu'il est impératif d'organiser le système de fret à partir des attentes des clients. Il paraît aujourd'hui indispensable que la SNCF s'inspire des méthodes d'encadrement utilisées dans les entreprises privées et de leur organisation du travail pour renforcer sa compétitivité et améliorer son approche client.

Votre groupe de travail regrette ainsi que la SNCF ne mette pas l'accent sur le développement de ses équipes commerciales afin de drainer de nouveaux clients ou, à tout le moins, d'endiguer ses pertes de part de marché. Les nouvelles entreprises ferroviaires ont, quant à elles, clairement fait le choix d'une politique volontariste, en démarchant les entreprises susceptibles d'être intéressées par le transport ferroviaire de marchandises. Ce n'est que grâce à une démarche pro-active, prenant en compte les attentes des entreprises clientes, que le volume global de marchandises transportées par voie de fer en France pourra augmenter.

Proposition n° 3 : tenir compte des impératifs d'aménagement du territoire et des demandes des petites et moyennes entreprises

Votre groupe de travail souhaite qu'une réflexion soit menée sur la possibilité d'attribuer des aides publiques à certaines lignes de faible trafic de wagons isolés qui répondent à une logique d'aménagement du territoire. Cette subvention serait payée idéalement par les donneurs d'ordre qui utilisent les transports routiers, sinon par les donneurs d'ordre qui utilisent les axes ferroviaires les plus importants, afin de promouvoir les lignes les moins rentables dûment agréées et reconnues par l'Etat comme répondant à une logique d'aménagement du territoire.

Votre groupe de travail considère en effet que Fret SNCF, qui doit mener sa réforme du wagon isolé, ne peut pas complètement méconnaître sa mission traditionnelle d'aménagement du territoire, de fin maillage du territoire, afin de tenir compte notamment des demandes des petites et moyennes entreprises. **Il n'est pas anodin qu'aucune entreprise privée ne se soit lancée dans le transport de wagons isolés, compte tenu des faibles marges commerciales dans ce secteur.** Bien évidemment, cette mesure aurait

un impact négatif sur le coût de transport de certaines marchandises, mais elle aurait le mérite de promouvoir les transports alternatifs à la route, de favoriser un développement harmonieux du territoire, et de ne pas faire supporter à la SNCF seule le poids du trafic du wagon isolé.

B. ASSURER UNE MEILLEURE ORGANISATION DU SYSTÈME FERROVIAIRE

Proposition n° 4 : garantir l'indépendance de la direction de la circulation ferroviaire (DCF) au sein de la SNCF

Votre commission de l'économie a toujours porté une attention particulière au traitement impartial et transparent des demandes de sillons. **C'est pourquoi votre groupe de travail invite le Gouvernement à prendre rapidement les mesures réglementaires nécessaires pour assurer effectivement l'indépendance fonctionnelle de la DCF, qui agit au nom de RFF, à l'égard de la SNCF.** En effet, dans son avis motivé du 1^{er} octobre 2009, la Commission européenne reprochait à la France de ne pas avoir donné la personnalité juridique à cette direction.

La loi dite ORTF du 9 décembre 2009 a prévu toute une série de garanties d'indépendance :

- le directeur de la DCF sera nommé par décret du Premier ministre, après avis de l'ARAF ;
- ce directeur est organiquement indépendant des autres Directions de la SNCF ;
- lui seul a l'autorité fonctionnelle et hiérarchique sur les quelques 14 400 agents en charge des missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national, regroupés dans 21 Établissements Infra Circulation (EIC), répartis sur l'ensemble du territoire ;
- la DCF bénéficie d'un budget propre pris en charge par Réseau Ferré de France au terme d'une convention de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national en 2010 et en cours de négociation pour les exercices suivants ;
- enfin, une commission de déontologie contrôlera le transfert de personnel de la DCF vers des opérateurs ferroviaires.

En outre, suite aux observations de la Commission européenne, plusieurs mesures techniques sont en cours d'élaboration :

- des référentiels d'entreprise ont été développés pour permettre de justifier d'un traitement identique et équitable entre toutes les entreprises

ferroviaires qu'elles relèvent de la SNCF, du Groupe SNCF ou qu'elles soient concurrentes de la SNCF ;

– des locaux, dont l'accès est sécurisé, ont été identifiés pour accueillir les agents de la DCF et des EIC ;

– enfin, les outils informatiques ont été protégés dans leur exploitation par la mise en œuvre de règles de gestion des accès ;

Votre groupe de travail plaide pour une mise en place rapide de l'ensemble de ces dispositions, ce qui implique la plus grande diligence du Gouvernement s'agissant de la publication des décrets d'application, et l'implication sans faille de la SNCF pour les mesures relevant de sa compétence.

Proposition n° 5 : donner la priorité à l'embranchement avec les grands ports maritimes et le canal Seine–Nord–Europe

La construction du canal Seine-Nord-Europe est mue par des objectifs commerciaux, d'emploi et de développement durable.

En premier lieu, le canal a pour fonction première de dynamiser les échanges commerciaux en reliant deux bassins majeurs, celui de la Seine et celui du Nord-Pas-de-Calais. Cette route fluviale rendra possible la circulation de convois de grand gabarit allant jusqu'à 4 400 tonnes (équivalent de 220 camions ou de 4 trains). Elle contribuera à désengorger le canal du Nord et l'autoroute A1. Plus globalement, le canal favorisera une ouverture des voies navigables vers l'Europe du Nord et l'Europe centrale et orientale et les grands ports maritimes européens.

En deuxième lieu, la réalisation du canal s'accompagnera d'un projet d'aménagement et de développement des territoires qui générera des activités de logistique, d'industrie et de tourisme (25 000 nouveaux emplois devraient être créés d'ici 2030).

En dernier lieu, le canal SNE a pour but de participer aux objectifs de protection de l'environnement. Il devrait provoquer une diminution de 500 000 camions par an. Par ailleurs, sa fonction hydraulique permettra également d'atténuer les risques d'inondation et de sécuriser l'alimentation en eau du nord de la France.

Le calendrier et le financement du canal Seine-Nord-Europe

Le canal Seine-Nord-Europe a pour vocation principale le transport de marchandises par voie fluviale sur un tracé de 106 kilomètres. Sa réalisation est prévue entre 2011 et 2016.

En 2004, le canal est désigné comme un des trente projets prioritaires du Réseau transeuropéen de Transport (RTE-T).

Le 12 septembre 2008, un décret portant déclaration d'utilité publique (DUP) est promulgué après une enquête de trois mois, pour permettre les procédures d'expropriation nécessaires.

En mars 2009, un protocole d'intention de financement est signé entre le ministre de l'Ecologie et le Secrétaire d'Etat aux transports, les présidents des régions concernées et Voies Navigables de France.

Un avis d'appel public à la concurrence est publié en avril 2009 en vue de la procédure de partenariat public-privé. Les projets déposés par deux groupements seront départagés en mai 2011.

D'un coût total de l'ordre de 4,25 milliards d'euros, le canal SNE est le plus grand projet fluvial jamais lancé et le premier partenariat public-privé du secteur en France. L'État finance sa réalisation à hauteur de 900 millions d'euros et l'Union européenne, pour 330 millions d'euros. Une somme de 900 millions d'euros serait aussi allouée par les collectivités locales. Les trois régions concernées ainsi que leurs départements sont attendus comme d'autres financeurs du projet.

Par ailleurs, votre groupe de travail considère au préalable qu'il est urgent de mettre en œuvre dans les grands ports maritimes la réforme portuaire votée par le Parlement à l'été 2008. Deux ans après le vote de cette loi fondamentale, force est de constater que la loi n'est pas traduite en acte sur le terrain. Certes, la réforme de la gouvernance des ports a bien eu lieu, à travers la création des directoires, des conseils de surveillance, des conseils de développement et des conseils de coordination interportuaire. Mais les transferts d'outillage et de personnel des ports vers les entreprises de manutention portuaire semblent durablement bloqués, comme en témoignent les grèves récentes dans les ports de Marseille et du Havre¹.

¹ *S'inspirant du modèle du « port propriétaire », la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire préconise en effet la mise en place d'opérateurs intégrés de terminaux, responsables de l'ensemble des opérations de manutention, et exerçant sur cette activité une autorité réelle et permanente. Dans ce cadre, les grands ports maritimes cessent, sauf cas exceptionnels, de détenir ou d'exploiter des outillages de manutention et les transfèrent à des opérateurs privés, à l'instar de ce que l'on observe dans la majorité des ports européens.*

Votre groupe de travail estime que les grands ports maritimes doivent être reliés en priorité et rapidement au canal Seine-Nord-Europe Ce canal constitue une occasion unique pour le port du Havre de regagner ses parts de marché perdues depuis une vingtaine d'années. Mais si les ports français manquent ce rendez-vous, le risque est grand que le canal marginalise encore davantage nos ports au profit des places portuaires du Nord de l'Europe, et en particulier d'Anvers et de Rotterdam.

Le canal Seine-Nord-Europe



Source : Ministère du développement durable

Enfin, convaincu de la nécessité d'insuffler une nouvelle dynamique aux ports français, votre groupe de travail s'interroge sur la portée et l'ambition des projets portuaires et fluviaux inscrits dans l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport.

Carte des principaux projets de développement portuaire et fluvial

Projets de développement portuaire

Projet proposé	Coût en M€ HT
(A) Grand Port maritime de Dunkerque : création de nouveaux terminaux	650
(B) Grand Port maritime du Havre : création d'un nouveau terminal, prolongement du grand canal du Havre jusqu'au canal de Tancarville et aménagement d'un terminal multimodal	700
(C) Port de Rouen : amélioration des accès maritimes	185
(D) Création d'une nouvelle plateforme trimodale à Achères	200
(E) Grand Port maritime de Nantes Saint-Nazaire : création de nouveaux terminaux	270
(F) Grand Port maritime de Fos - Marseille : projets Fos 2XL et 3XL	400
Amélioration des dessertes ferroviaires et/ou fluviale pour l'ensemble des ports	300
TOTAL	2 705

Projet de développement fluvial

Projet proposé	Longueur en km	Coût en M€ HT
(1) Canal Seine Nord - Europe	110	de l'ordre de 4 200
(2) Liaison fluviale à Grand Gabarit Bray - Nogent	30	entre 190 et 270
(3) Liaison fluviale à Grand Gabarit Saone Moselle	230	entre 9 700 et 13 100
TOTAL	370	entre 14 090 et 17 570

Source : « Avant-Projet – Schéma national des infrastructures de transport soumis à concertation », Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, juillet 2010.

Proposition n° 6 : promouvoir la création de voies de raccordement en aidant financièrement les entreprises

Bien que conscient des fortes contraintes qui pèsent sur les finances publiques, votre groupe de travail souhaite à terme la mise en place de subventions publiques pour les voies de raccordement en se fondant sur l'exemple suisse. Votre groupe de travail a en effet été sensible aux difficultés rencontrées par les dirigeants de l'entreprise française SIAT-BRAUN, une des scieries les plus importantes d'Europe. Ceux-ci envisagent de créer un embranchement ferroviaire, d'un coût de 1,5 millions d'euros hors aménagements annexes, pour évacuer à terme la moitié des produits sortants du site, ce qui permettrait une réduction de 47 camions par jour à travers la France. Si l'entreprise réalise ce projet, elle devra supporter seule les travaux de terrassement et d'aménagement dans son enceinte, pour un coût estimé à 2,5 millions d'euros. Quand à l'embranchement ferroviaire proprement dit, reliant les voies ferrées de l'entreprise avec le réseau national, il est estimé à 1,5 millions d'euros selon RFF, sans que l'entreprise sache actuellement si elle pourra bénéficier d'aides publiques. Or il ne paraît pas déraisonnable de penser que l'État, et plus secondairement les collectivités territoriales, ont un rôle à jouer pour aider les entreprises qui souhaitent promouvoir le transport de marchandises par voies ferrées. Ainsi, la Confédération helvétique octroie des aides financières à la construction et au renouvellement de voies de raccordement depuis 1986. Ces subventions sont

financées par l'impôt sur les huiles minérales, autrement dit par les usagers de la route. Les montants versés annuellement sont relativement stables au cours du temps, même s'ils sont passés de 13 millions de francs suisses en 1990 à environ 21 millions depuis 2005 (soit 15,3 millions d'euros environ). La subvention remporte un vif intérêt et les requêtes dépassent régulièrement les moyens disponibles. Afin d'éviter des retards dans le paiement des subventions promises, l'administration suisse essaie de transférer des moyens provenant d'autres subventions non utilisées pour augmenter ponctuellement les moyens disponibles en faveur des voies de raccordement¹. Ce fut le cas en 2007 où 31 millions de francs suisses furent décaissés, tandis que 27 millions de francs suisses devraient être accordés en 2010, contre 22 initialement prévus.

Proposition n° 7 : favoriser le développement des opérateurs ferroviaires de proximité

Votre groupe de travail constate avec regret que les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) tardent à émerger malgré un dispositif juridique adéquat et la bonne volonté affichée des différents protagonistes du dossier. Il souhaite donc la mise en place rapide des OFP. De fait, la relance des ports et la réforme du wagon isolé nécessitent la création d'opérateurs ferroviaires de proximité performants, conformément aux objectifs fixés par la loi Grenelle I².

Définition d'un opérateur ferroviaire de proximité

L'intérêt fondamental des OFP est de rassembler différents acteurs privés et publics, essentiellement des chargeurs locaux, à l'intérieur des circonscriptions portuaires, ou sur des lignes à faible trafic, afin de rationaliser et massifier les flux de marchandises. Il s'agit souvent de PME ferroviaires, aptes à desservir les territoires et les zones portuaires grâce à leurs organisations légères et adaptées.

Les OFP ont donc vocation à transporter des lots de wagons ou des trains déjà massifiés en coordination avec les opérateurs ferroviaires classiques, qui assurent les transports longue distance. Ils peuvent à ce titre bénéficier de certaines facilités et aménagements³. Outre cette fonction d'exploitation du réseau, les OFP peuvent se voir déléguer la gestion du réseau ferré national depuis la loi dite ORTF du 9 décembre 2009.

¹ De fait, il est assez courant que les crédits destinés au soutien à la construction de terminaux de transbordement en trafic combiné ne soient pas immédiatement utilisés dans la période budgétaire, à cause du retard pris par certains projets.

² Cf. le II de l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement : « La création d'opérateurs ferroviaires de proximité sera encouragée afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire de wagons isolés ».

³ Par exemple, l'obligation d'être titulaire d'une licence ne s'applique pas aux personnes qui assurent des circulations limitées et à vitesse réduite sur le réseau ferroviaire au départ ou à destination d'une voie non ouverte à la circulation publique, à condition bien sûr de respecter les mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaire d'infrastructure.

Les OFP peuvent prendre des formes juridiques diverses, comme des sociétés *ad hoc* détenues par les grands ports maritimes, la SNCF, des entreprises de transport locales. A cet égard, il convient de rappeler que la SNCF s'est engagée à participer systématiquement à tous les projets d'OFP afin de faire bénéficier ces nouvelles structures de son expérience.

Comme l'ont montré Jacques Chauvineau et Olivier Metge dans une étude qui a fait date en France¹, ces structures ont fait leur preuve à l'étranger et notamment aux États-Unis (*short-liners*), et l'engagement national pour le fret ferroviaire de 2009 a érigé leur développement en France au rang de priorité.

Alors que l'engagement national pour le fret ferroviaire prévoyait la création à partir de 2010 d'au moins un opérateur ferroviaire de proximité dans chaque grand port maritime, un seul opérateur a été mis en place début octobre 2010. En effet, le port de la Rochelle a récemment créé son propre opérateur ferroviaire de proximité avec Euro Cargo Rail (ECR), filiale de la Deutsche Bahn, alors que les autorités portuaires avaient initié de longue date des négociations avec la SNCF. La direction de la SNCF justifie son retrait des négociations en arguant, d'une part, que le port de la Rochelle souhaitait que tous les flux d'origine ou à destination du port de la Rochelle passent sous maîtrise commerciale de l'OFP, et, d'autre part, que le port envisageait que l'OFP étende son action jusqu'à Saint-Pierre-des-Corps. En somme, la SNCF a refusé que l'OFP accapare ses clients actuels, considérant que ce n'était pas l'objectif d'un OFP.

En dehors du port de la Rochelle, il n'existe actuellement qu'un seul OFP en exercice (TPCF Fret dans le pays Cathare) mais son activité et ses ambitions demeurent modestes. Un convoi d'un seul wagon chargé de 64 tonnes de dolomie (carbonates de calcium et de magnésium), tracté par une locomotive diesel, a été opéré pour la première fois le 27 juillet 2010 par TPCF Fret entre l'usine de la Provençale à Cases-de-Pène et la gare de Rivesaltes (Pyrénées-Orientales), distante d'une dizaine de kilomètres. Le wagon a ensuite été raccroché à un train long de Fret SNCF pour atteindre sa destination finale en Suède. Depuis, quatre à huit wagons par semaine sont acheminés entre les deux sites départementaux. Un premier trafic commercial que TPCF Fret réalise pour France Wagon. TPCF Fret a obtenu sa licence d'entreprise ferroviaire et son certificat de sécurité. Son objectif est d'être le prestataire intégrateur de l'ensemble de la chaîne transport pour ses clients. Pour la longue distance, le tractionnaire sera un sous-traitant de TPCF. Pour certains pré et post-acheminements, l'OFP affrétera du transport routier. Au total, ce sont 80 000 à 100 000 tonnes de fret par an qui peuvent reprendre le train.

¹ Cf. l'article « Les opérateurs ferroviaires de proximité, porte d'entrée dans le développement durable », publié dans la revue « Transports », 22 février 2008.

Il est impossible pour l'heure de connaître les causes exactes de cette inertie, mais elle est à coup sûr préjudiciable au développement des ports français et constitue un message très négatif envoyé aux investisseurs français et étrangers. Pourtant, plusieurs projets d'opérateurs ferroviaires de proximité sont bien avancés et méritent une attention toute particulière:

– en Auvergne, sous l'impulsion de l'État et de la Chambre régionale de commerce et d'industrie, un protocole d'accord avec l'ensemble des partenaires a été signé le 5 février 2010, les statuts ont été approuvés et signés fin septembre et le démarrage des trafics est prévu début novembre. Il est prévu pour la première année 330 000 tonnes de report modal de la route vers le fer et à la fin de la première année les prévisions indiquent environ 500 000 tonnes ;

– dans le Morvan, la société CFR a obtenu une licence d'entreprise ferroviaire en mai dernier, et l'examen du dossier de demande de certificat de sécurité est en cours à l'EPSF.

Par ailleurs, votre groupe de travail considère que la loi n'a pas à préciser d'emblée le champ d'action des OFP. Lors du déplacement de votre groupe au port autonome fluvial de Strasbourg, certains acteurs économiques ont fait part de leur inquiétude à l'idée que les futurs opérateurs puissent sortir de leur champ de compétence et assurer des missions classiques de logistique. Or, ce débat apparaît très théorique à l'heure où seuls deux OFP ont vu le jour. Il convient bien plutôt de n'imposer aujourd'hui aucune entrave juridique à leur développement et le moment venu de légiférer si nécessaire pour restreindre leurs missions, faute de quoi on aboutirait à mettre un terme définitif à cette initiative intéressante.

C. GARANTIR LE FINANCEMENT DES RÉFORMES GOUVERNEMENTALES

Proposition n° 8 : assurer la pérennité de l'AFITF pour garantir l'engagement financier de l'État de 7 milliards d'euros en faveur du fret ferroviaire

Votre groupe de travail tient à rappeler que la commission de l'économie du Sénat a constamment défendu l'existence de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) depuis sa création lors du Comité interministériel pour l'aménagement du territoire de 2003. En dépit des critiques formulées à son égard, notamment par la Cour des comptes dans son rapport annuel pour 2009, il convient de réaffirmer la nécessité de conserver ce bras armé financier de l'État pour garantir la réalisation sereine – car sanctuarisée – des grandes infrastructures de transport nationales.

Recettes de l'AFITF de 2005 à 2009							
	2005	2006	2007	2008	2009	TOTAL	
Produit des participations de l'Etat dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes :	332 379 513,61 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	332 379 513,61 €	
Redevance domaniale due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes :	155 696 602,00 €	162 921 514,00 €	168 642 407,99 €	174 049 498,64 €	179 964 845,46 €	841 274 868,09 €	
Taxe d'aménagement du territoire :	0,00 €	511 866 367,00 €	525 756 883,62 €	521 258 595,38 €	527 663 469,15 €	2 086 545 315,15 €	
Produit des amendes perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et sanction :	0,00 €	100 000 000,00 €	100 000 000,00 €	122 935 172,11 €	115 074 366,58 €	438 009 538,69 €	
Dotations exceptionnelles issues du produit de la vente des participations de l'Etat dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes :	450 000 000,00 €	3 550 000 000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	4 000 000 000,00 €	
Subvention budgétaire (SCSP) :	0,00 €	62 000 000,00 €	0,00 €	0,00 €	1 228 539 634,00 €	1 290 539 634,00 €	
Subvention plan de relance en 2009					374 000 000,00 €	374 000 000,00 €	
Produits financiers :	328 737,93 €	1 102 305,36 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1 431 043,29 €	
Produits divers ou exceptionnels :	0,00 €	0,00 €	3 734,00 €	0,00 €	7 520 182,72 €	7 523 916,72 €	
Emprunts ou avances du Trésor :	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	143 000 000,00 €	143 000 000,00 €	
TOTAL :	938 404 853,54 €	4 387 890 186,36 €	794 403 025,61 €	818 243 266,13 €	2 575 762 497,91 €	9 379 227 746,27 €	

Source : AFITF

Néanmoins, les engagements de l'État pris lors du Grenelle de l'environnement ne pourront être tenus que si l'Agence se voit dotée de ressources pérennes suffisantes. Or, elle fait face aujourd'hui à une impasse de financement majeure. On estime que les besoins de financement de l'Agence atteindront 28,9 milliards d'euros sur la période 2013-2020¹. Or, le report d'un an de la mise en œuvre de la taxe poids lourds, conjugué aux effets de la crise économique qui a provoqué une chute des trafics autoroutiers et un report de la hausse des redevances domaniales, ne permet pas de présenter un budget équilibré de l'Agence pour l'année 2011. Une dotation supplémentaire de près de 1,7 milliards a été nécessaire en 2009 pour respecter les engagements pris. Ainsi, environ 2,8 milliards d'euros supplémentaires seront nécessaires sur les deux prochaines années, et plus globalement 5,5 milliards sur la période 2011-2014.

¹ Cf. le rapport d'information du Sénat, « Infrastructures de transport : remettre la France sur la bonne voie », de MM. Daniel Reiner, Michel Billout et Claude Biwer, Commission des affaires économiques du Sénat, 6 février 2008, p. 19.

**Crédits de l'AFITF pour 2010
destinés aux projets relevant de l'engagement national pour le fret ferroviaire**

ANNEXE au Budget 2010 : présentation des contributions ENFF	AE BP	CP BP	AE DM2	CP DM2
Autoroutes ferroviaires Perpignan-Bettembourg, alpine et atlantique	2 327 327	3 011 560	2 327 327	3 011 560
Trains longs	0	2 100 000	3 000 000	2 100 000
Contournement de Nîmes-Montpellier	1 015 525 000	9 705 601	1 015 525 000	9 705 601
CPER - Ferroviaire classique (Serqueux-Gisors))	0	0	0	0
CPER - Transport combiné	17 700 000	11 908 900	17 700 000	11 908 900
Engagement national fret ferroviaire – nouvelles actions spécifiques	21 925 362	7 741 599	21 925 362	7 741 599
dont fret grande vitesse	1 658 572	1 622 400	1 658 572	1 622 400
dont réseau capillaire	8 000 000	3 000 000	8 000 000	3 000 000
dont aménagements de capacités	681 319	405 600	681 319	405 600
dont amélioration fiabilité	8 583 279	1 352 000	8 583 279	1 352 000
dont traction électrique	3 002 192	1 361 599	3 002 192	1 361 599
Relance ports maritimes (notamment FOS 4XL et Port 2000)	33 500 000	1 500 000	33 500 000	1 500 000
TOTAL ENFF	1 090 977 689	35 967 660	1 093 977 689	35 967 660

Source : AFITF

Dans cette perspective, conscient que le budget général, déjà soumis à de fortes tensions, ne pourra pas indéfiniment alimenter l'Agence, votre groupe de travail plaide :

– pour une mise en place rapide, au niveau national, de la taxe poids-lourds ;

– son extension à terme aux autoroutes concédées, une fois révisée la directive « *Eurovignette II* », ainsi que le relèvement progressif de son taux ;

– une hausse raisonnable des redevances domaniales payées par les sociétés d'autoroute.

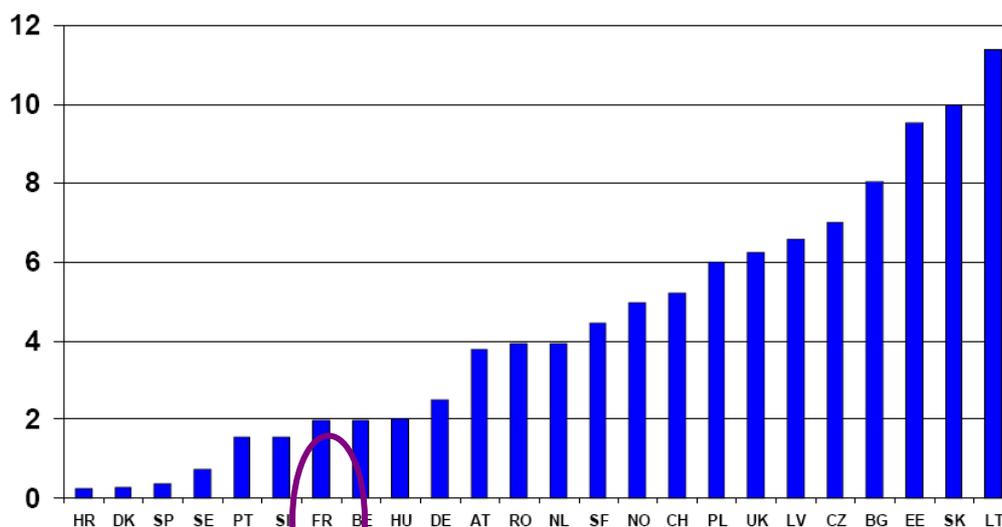
Votre groupe de travail souhaite en outre l'instauration d'une taxe carbone au niveau européen, afin de ne pas pénaliser les entreprises françaises.

Proposition n° 9 : relever raisonnablement le montant des péages ferroviaires acquittés par les trains de marchandises

Votre groupe de travail plaide pour un relèvement progressif des péages ferroviaires afin de garantir des recettes commerciales suffisantes à RFF. D'après une étude conduite par l'OCDE en 2008, les péages moyens du fret français se trouvent en effet parmi les moins chers d'Europe : environ 2 euros/train-km en France contre 2,6 euros/train-km en Allemagne et 6,2 euros/train-km au Royaume-Uni. Avec la mise en place de la réforme

tarifaire en 2010, le niveau tarifaire du fret français reste à des montants relativement faibles. Et il n'est plus possible de compter sur un relèvement substantiel des péages acquittés par les lignes à grande vitesse, dont le montant est déjà très élevé¹.

Péages fret en euro/train-km (train de 2000 tonnes)



Source: *Charges for the use of rail infrastructure, OCDE Study 2008*

Les directives européennes impliquent l'instauration des redevances couvrant *a minima* le coût directement imputable à la circulation d'un train. La réforme tarifaire mise en place en 2010 s'est attachée à suivre ce principe, notamment pour le fret, ce qui implique une augmentation des péages fret d'environ 2 euros/km en 2009 à 4,3 euros/km en 2010. L'activité étant fragile et ne pouvant supporter une telle augmentation de péages, l'État a pris des engagements dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire, garantissant une stabilité relative des péages sur toute la période 2010-2015 (par rapport à la situation 2009) hors inflation ferroviaire, d'où une enveloppe de 200 millions d'euros calculée par rapport aux trafics actuels. Concrètement, en 2010, RFF déduit de la facture envoyée aux entreprises ferroviaires la partie de compensation fret qu'il a reçue de l'État. Une baisse progressive de la compensation fret n'est envisagée qu'à partir de 2016 en fonction de l'amélioration de la qualité et de la régularité des sillons. Cette compensation pourrait être versée directement par l'État aux entreprises ferroviaires de fret, leur permettant d'acquitter la totalité du tarif facturé.

¹ En 2009, les péages moyens des TGV français et allemands sont très proches (11 euros/km en France contre 10,6 €/km en Allemagne), et les marges de manœuvre pour les augmenter paraissent très limitées actuellement.

Votre groupe de travail considère que ce débat sur les péages, orchestré sous la houlette de l'ARAF, doit être mené en parallèle du débat récurrent sur les coûts externes du transport routier de marchandises, si l'on souhaite apaiser les inquiétudes des professionnels des secteurs routiers et ferroviaires. L'évaluation des coûts externes du transport routier a déjà été largement menée au niveau européen en 2008 mais elle doit être déclinée et précisée au niveau national par un organisme scientifique reconnu de tous, qui pourrait être le Conseil Général du développement durable comme l'ont proposé certains membres de votre commission. En outre, il convient de rappeler que l'ARAF doit donner un avis conforme sur la fixation par les gestionnaires de réseau des redevances d'utilisation des infrastructures ferroviaires. Dès lors, elle pourrait utilement apparaître comme un « *juge de paix* » pour apaiser les tensions entre Réseau ferré de France, principal gestionnaire de réseau en France et favorable au relèvement des péages, et les opérateurs ferroviaires, enclins à la modération des péages. Les hausses des péages seront plus faciles à négocier si l'on dispose d'indications objectives sur le coût des transports ferroviaires et routiers, notamment dans le cadre de l'instauration de la taxe poids lourds évoquée plus haut.

Au cours de sa réunion du mardi 19 octobre 2010, votre commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a adopté le rapport de votre groupe de travail, auquel les contributions du groupe socialiste, du groupe de l'union centriste et du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche (CRC-SPG) ont été annexées, les groupes socialiste et CRC-SPG s'abstenant.

ANNEXE 1 : TABLEAU DE MISE EN OEUVRE DES ACTIONS DE L'ENGAGEMENT NATIONAL POUR LE FRET FERROVIAIRE (ENFF) DU 16 SEPTEMBRE : POINT D'AVANCEMENT AU 8 JUILLET 2010

AXES STRATEGIQUES	ACTIONS PRINCIPALES	SOUS-ACTIONS	DATE D'ECHEANCE	Montant des investissements d'ici à 2020 en M€ (aux conditions économiques 2008)	RESPONSABLE	ETAT D'AVANCEMENT au 8 juillet 2010	
AXE 1 : Créer un véritable réseau d'AUTOROUTES FERROVIAIRES cadencées	Développement de l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA)	Appel d'offres franco-italien pour le service d'autoroute ferroviaire alpine entre Lyon et Turin	En 2009 : lancement de l'appel d'offres En 2010 : poursuite de la procédure d'appel d'offres (DCE) En 2011 : mise en service		ETAT	Appel à candidatures publié le 16 octobre 2009. Réception des candidatures le 7 décembre 2009. Remise du dossier de consultation des entreprises (DCE) aux candidats sélectionnés en juillet 2010. Adoption par le Parlement (Assemblée Nationale et Sénat) le 31 mai 2010 par un ultime vote du Sénat de la loi autorisant l'approbation d'un accord signé le 9 octobre 2009 entre les Gouvernements français et italien sur la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire alpine. Objectifs d'un nouvel exploitant en 2011 et du nouveau terminal Rhône-Alpes en 2013. Difficultés avec RFF sur l'obtention des sillons : besoin d'investissements supplémentaires pour accéder à Grenay.	
		Terminer les travaux d'élargissement du tunnel du Mont-Cenis pour permettre l'accès de tous les gabarits de camions à l'autoroute ferroviaire alpine	Prévision de la fin des travaux au tunnel Mont-Cenis en octobre 2010	50	RFF	Mise en service prévue début décembre 2010.	
		Augmentation de 50% des navettes de l'autoroute ferroviaire alpine : passage de 4 à 6 allers-retours quotidiens	Prévue en 2011		Futur exploitant AFA	Voir la procédure d'appel d'offres	
	Développement de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg Augmentation des fréquences des navettes d'autoroutes ferroviaires Luxembourg- Perpignan exploitées par l'entreprise Lorry Rail	Mobilisation des actionnaires et des prestataires, dont la SNCF, pour réussir le renforcement du service	En 2009 : - doublement des fréquences : passage de 6 trains à 12 trains par semaine et recapitalisation de Lorry-Rail par ses actionnaires dont la SNCF En 2010 : - Objectif d'augmentation des fréquences de 50% pour atteindre un train toutes les 4 heures			LORRY RAIL / actionnaires dont SNCF	Doublement des fréquences : passage de 6 trains à 12 trains par semaine réalisé en décembre 2009. Passage à 3 circulations par jour depuis le 18 mai 2010. Nécessaire amélioration de la qualité de la traction qui s'est dégradée fin 2009, début 2010 et durant les grèves d'avril 2010 et optimisation des dessertes terminales notamment au Luxembourg. Concernant la recapitalisation de Lorry-Rail par la SNCF, le rachat des parts de la caisse des Dépôts et Consignations par la SNCF a été signé le 20 mai 2010. Le closing de la transaction est en cours.
		Aménagement d'un itinéraire de secours en rive gauche du Rhône et au nord de Lyon et extension vers Marseille		25	RFF	Remise fin janvier 2010 par RFF d'un calendrier stabilisé et optimisé de mise à disposition de l'itinéraire de secours au gabarit GB1 et E- AFPL + 30 millimètres en rive gauche du Rhône. Les travaux du tunnel des Roches de Condrieu seront achevés fin 2011. Lancement des études de mise au gabarit haut et bas au nord de Lyon (2 tronçons : via Frouard + ligne de la Bresse) dans le cadre d'un convention de financement Etat-AFITF-RFF validée par le CA de l'AFITF de mars 2010. Achèèvement des travaux envisagé pour 2012. Selon la SNCF, la nécessité de trouver des itinéraires bis a été mis en exergue par le déraillement de Neufchâteau qui a entraîné une semaine d'interruption de service (semaine 21) entre Perpignan et Bettembourg. Etudes en cours pour les travaux de mise au gabarit haut (AVP-PRO attendu pour fin 2010).	
	Autoroute ferroviaire Atlantique	Procédure de mise en place		En 2009 : lancement de l'appel d'offres En 2010 : poursuite de la procédure d'appel d'offres En 2011 : mise en service		ETAT	Sélection des candidatures réalisée. Dossier de consultation (DCE) remis en février 2010 aux candidats sélectionnés. Remise des commentaires sur DCE le 12 avril 2010 et DCE modifié remis début juillet 2010. D'après RFF, difficultés d'obtenir plus de 3 sillons /jour/sens au démarrage, notamment en raison de la décision arrêtée sur les fenêtres de disponibilité de Tours-Bordeaux entre 2012 et 2017, des travaux de la Tangentielle Nord et la maintenance entre Stains et Creil. Cependant, examen actuel de 4 sillons (2 sur axe Sud-Ouest / Nord de la France ; 2 sur axe Sud-Ouest / Région Parisienne) : RFF met tout en oeuvre pour conclure le plus rapidement possible.
		Aménagement des itinéraires de l'autoroute ferroviaire Atlantique Etape 1 : via Niort et Saintes Etape 2 : via Angoulême	2ème semestre 2011 : dégagement du gabarit bas et du gabarit GB1 entre Hendaye et Lille via Saintes et Niort. Poursuite des études sur dégagement du gabarit GB1 sur la ligne Bordeaux-Angoulême-Poitiers	150	RFF	Conventions de financement : N1 relative aux travaux de l'itinéraire nord entre l'île de France et le nord de la France signée de l'Etat et de la région Nord-Pas de Calais (15 M€) et S1 relative aux travaux de l'itinéraire sud via Niort-Saintes signée par les 4 Régions, RFF et l'Etat depuis le 16 avril 2010 (35 M€). Cependant existence de surcoûts estimés à environ 30M€ : - réévaluation de la mise au gabarit bas de l'itinéraire sud : +8 M€ à l'issue de l'AVP, - aménagements pour atténuer les contraintes d'ATE : +16 M€ dont 3M€ de rehaussés des quais propres à l'AF, sans mise en accessibilité PMR, - solde étant notamment des protections acoustiques. Etudes préliminaires lancées sur l'itinéraire bis entre Paris et Douai via Saint Quentin (prestataire choisi).	
	Mise en place d'une quatrième autoroute ferroviaire pour une liaison entre l'Europe du nord et l'Italie			1er trimestre 2010 : Propositions d'itinéraires avec critères d'étude de trafic et de diagnostic des infrastructures au regard des exigences des services d'autoroutes ferroviaires	15	ETAT / RFF	Une étude de trafic a été confiée au SETRA, les premiers résultats sont attendus fin juillet. Diagnostic des infrastructures programmé par RFF sur les itinéraires potentiels Est-Ouest en 2010 (financement prévu dans la convention de financement des études prioritaires ENFF validée par le CA de l'AFITF de janvier 2010).
	Améliorer les conditions d'exploitation pour les services d'autoroutes ferroviaires	Offre de sillons de qualité pour les services d'autoroute ferroviaire	Fin 2009 et début 2010 : Amélioration des sillons pour l'autoroute ferroviaire Perpignan - Bettembourg			RFF	Les navettes circulent à raison de 3 allers / retours quotidiens depuis le 18 mai 2010 dans le cadre de l'ATE. Sillons en cours de définition pour 4 allers/retours quotidiens (dont 2 à 850 m dès septembre 2011). Objectifs d'augmentation des fréquences à 4 allers /retours quotidiens en octobre 2010 dans le cadre de l'ATE. Etude en cours par RFF des travaux à réaliser pour faire évoluer l'autorisation de transport exceptionnel.
		Etude d'un gabarit «autoroute ferroviaire» haut et bas				RFF	Le référentiel sur les gabarits haut et bas AF est en cours de finalisation avant validation visée pour l'été 2010 (il est déjà utilisé par les MOE).

AXES STRATEGIQUES	ACTIONS PRINCIPALES	SOUS-ACTIONS	DATE D'ECHEANCE	Montant des investissements d'ici à 2020 en M€ (aux conditions économiques 2008)	RESPONSABLE	ETAT D'AVANCEMENT au 8 juillet 2010	
AXE 2 : Doublé le TRANSPORT COMBINÉ de marchandises	Création autour de la SNCF d'un champion français du combiné (3ème opérateur européen)		Objectif d'apport de capital et de prise de contrôle de Novatrans pour fin d'année 2009		SNCF	Opération d'augmentation de capital de Novatrans par la SNCF de 28 M€ clôturée le 28 décembre 2009. Le CCE de la SNCF avait préalablement donné son accord et le CA et l'Assemblée Générale de Novatrans avaient approuvé l'opération. Cette prise de contrôle est assortie d'engagements structurants pris auprès de l'Autorité de Concurrence française. L'appel d'offre sur la traction des flux de Novatrans a été réalisé. L'opération de filialisation des terminaux a été engagée mais a été suspendue momentanément le temps pour RFF de dégager sa position quant à la dévolution des futures conventions d'occupation temporaire. L'objectif d'échéance est 2010.	
	Augmentation du nombre de trains du combiné de 50% sur l'axe Lille-Perpignan : passage de 8 à 12 trains par semaine		Objectif programmé pour fin 2009 et reporté d'un an compte tenu de la morosité du marché		Opérateurs		
	Augmentation de l'aide à l'exploitation du transport combiné de 50 % : passage de l'aide au transbordement (« aide au coup de pince ») de 12 à 18 €		Mise en place début 2010 pour application à partir de 2010		ETAT	Information de la Commission Européenne réalisée. Mise en oeuvre en 2010.	
	Mise en place et circulation de trains longs (supérieurs à 750m)	Etape 1 : Promouvoir la circulation de trains de 850 m à 100 km/h sur Paris-Marseille	En décembre 2011, lancement des services de trains longs de 1000m sur Paris Marseille		RFF	Les circulations sont possibles depuis mi-2009. Les opérateurs de transport combiné ont retardé le recours à ces nouvelles dispositions, notamment en raison de volumes insuffisants pour le moment. Une circulation entre Lyon et Fos est à l'étude.	
		Etape 2 : Autoriser la circulation de trains de 850 m à 120 km/h sur Paris-Marseille			RFF	Le document de définition de sécurité (1ère étape du dossier de sécurité) est validé par l'EPSF. Le document préliminaire de sécurité est en préparation pour envoi à l'EPSF courant juillet. Echéance visée pour l'autorisation : fin 2010.	
		Etape 3 : Permettre la circulation de trains de 1000 m à 100 km/h sur Paris-Marseille, Lille-Hendaye et Perpignan-Luxembourg			80	RFF	Sur l'axe Paris-Marseille, les dossiers d'initialisation (DI) sont engagés pour les installations terminales et les garages en ligne, ainsi que les études d'avant-projet (AVP) pour les études d'infrastructure. La demande des opérateurs porte sur des circulations à 120Km/h qui n'impliquent pas des investissements sur le matériel roulant . Sur l'axe Bettembourg-Le Boulou, les dossiers d'initialisation (DI) et études d'avant-projet (AVP) ainsi que les études d'infrastructure seront engagées en 2010. L'objectif de mise en service est lié à l'échéance d'adaptation des terminaux , soit 2014. Sur l'axe Lille-Mouguerre, les dossiers d'initialisation (DI) seront engagés en 2010 pour les installations terminales et les garages en ligne. Les études concernant les accès aux terminaux ne pourront être engagées qu'après la décision de leur implantation. Ces études sont financées en 2010 selon une convention de financement RFF-AFITF signée le 27 mai 2010 (montant de 3 M€, entièrement financé par l'AFITF).
		Etude de trains longs de 1 500 m				RFF	Les études sur des trains de 1 500 mètres ont été reprises dans un "programme général des trains longs et lourds de fret". Pour ce programme général, un protocole d'accord entre RFF, l'UTP, le GNTC et le COE a été signé le 25 mars 2010. Les premières études sont prises en compte dans la convention de financement des études prioritaires ENFF validée au CA de l'AFITF du 28 janvier 2010.
	Modernisation et extension du réseau de plates-formes continentales (transport combiné et autoroute ferroviaire)	Programme d'opérations			230	ETAT/ RFF	Lancement par l'Etat d'une consultation pour une étude de diagnostic et d'optimisation des terminaux de transport combiné à laquelle les professionnels et RFF seront associés. Cette étude a été notifiée en mai 2010 pour des résultats attendus en septembre 2010. En liaison avec le MEEEDM (DGITM), RFF a engagé des études sur la modernisation des infrastructures de ses plates-formes, ainsi que sur la modernisation de la gestion de ses plates-formes (mise en place de gestionnaire unique dans chaque plateforme, conformément, en particulier, à la demande de l'Autorité de la concurrence). Financement assuré en partie dans le cadre de la convention études prioritaires ENFF approuvée au CA de l'AFITF du 28 janvier 2010.

AXES STRATEGIQUES	ACTIONS PRINCIPALES	SOUS-ACTIONS	DATE D'ECHEANCE	Montant des investissements d'ici à 2020 en M€ (aux conditions économiques 2008)	RESPONSABLE	ETAT D'AVANCEMENT au 8 juillet 2010
AXE 3 : Créer des OPERATEURS FERROVIAIRES DE PROXIMITE	Mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité	Création d'opérateurs ferroviaires de proximité, notamment en Morvan, Auvergne, Midi-Pyrénées, Languedoc- Roussillon.	Objectif de création de 3 OFP avant fin 2009 Objectif de création d'un OFP en Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon en 2010		ETAT / RFF/ SNCF/ Autres opérateurs ferroviaires	- Auvergne : signature d'un accord entre les partenaires le 5 février 2010. A la fin du mois de mai 2010, des réunions entre les partenaires leur ont permis de s'entendre sur la majorité des points pour la constitution de l'OFP. La société « Ferrovergne », qui a pour objectif de débiter les trafics – du report modal de la route au rail – au dernier trimestre 2010, opérera sous couvert du certificat de sécurité de la SNCF. - Morvan : signature d'un protocole entre les partenaires le 20 janvier 2010. L'entreprise CFR a obtenu une licence d'entreprise ferroviaire et a déposé un dossier de demande de certificat de sécurité auprès de l'EPSF. - Languedoc-Roussillon : TPCF Fret a obtenu une licence d'entreprise ferroviaire et un certificat de sécurité pour intervenir sur la ligne Saint-Martin-Lys – Rivesaltes. - Plusieurs autres projets sont en cours d'étude (ex : Bretagne).
	Evolutions législatives et réglementaires facilitant la création d'opérateurs ferroviaires de proximité	Promulgation de la loi ORTF permettant la création de l'ARAF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires) et l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité	2009		ETAT	Réalisé. Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports publiée au Journal Officiel du 9 décembre 2009
		Publication de l'arrêté facilitant l'émergence des opérateurs ferroviaires de proximité par l'abaissement des seuils	2009		ETAT	Réalisé. Arrêté du 19 octobre 2009 modifiant l'arrêté du 20 mai 2003 fixant les seuils en matière de capital social, d'arriérés d'impôts et de cotisations sociales à prendre en compte pour l'attribution de la licence d'entreprise ferroviaire, publié au Journal officiel du 25 octobre 2009
	Opérations portant sur l'infrastructure Amélioration et gestion du réseau capillaire	Rénovation et/ou mise à niveau des caractéristiques des petites lignes de fret à potentiel pour répondre aux besoins des EF et accompagner la mise en place des OFP	Dès 2010	80	RFF	La liste des petites lignes de fret à potentiel nécessitant des travaux a été établie. A partir de l'identification des lignes de fret à potentiel prioritaires, un programme des investissements de rénovation a fait l'objet d'un premier projet de convention entre l'AFITF et RFF (4,95M€ chacun) portant sur 3 opérations, qui a été présenté au CA de l'AFITF de mars 2010. Dans cette convention, RFF s'engage à effectuer une mise en concurrence pour l'entretien de ces lignes dans un délai de 2 ans. Des avenants sont en préparation en vue de prendre en compte d'autres opérations de rénovation.
Mise en œuvre des mesures destinées à faciliter le lancement des OFP : - Publication d'un référentiel de maintenance des voies « UIC 7 à 9 SV » adapté, - Adaptation et publication de la documentation d'exploitation approuvée et publiée par RFF - Mise en place d'une procédure claire et formalisée en vue de pouvoir déléguer la gestion de l'infrastructure à un OFP, - Rédaction d'un « kit de mise en place des OFP »		2010		RFF	Le "guide de réhabilitation des lignes 7, 8 et 9 SV" est validé. Les documents décrivant les principes de management de la sécurité et les spécifications pour l'entretien de l'infrastructure applicables pour les lignes du Morvan sont en cours de validation. Ils serviront de base pour une généralisation. L'élaboration de la procédure est engagée. Un cadrage des étapes à traiter et des documents à établir est en cours. Un groupe de travail se met en place au sein de RFF. RFF est associé à la rédaction d'un guide OFP piloté par le MEEDDM (DGITM). Une première version de ce guide est disponible sur le site internet du MEEDDM depuis le 7 juillet 2010.	
AXE 4 : Développer le FRET A GRANDE VITESSE entre les aéroports	Création autour de la SNCF d'un consortium français de grande vitesse marchandises		2009		SNCF	La SNCF poursuit les entretiens avec CAREX afin d'améliorer la visibilité de l'ensemble du projet notamment sur le marché et les trafics, le matériel roulant et les plates-formes et analyser les points suivants : - relations avec RFF sur l'utilisation de lignes à grande vitesse et sillons, - aménagement de terminaux ferroviaires dans les aéroports de Roissy et Saint-Exupéry, - construction et acquisition de rames fret à grande vitesse.
	Commande de matériel roulant pour la grande vitesse marchandise par le consortium constitué autour de la SNCF		2010		SNCF	La commande de matériel roulant est dépendante des options qui vont être prises sur ce dossier (cf ci-dessus).
	Aménager les terminaux ferroviaires de Roissy et Saint-Exupéry et leurs raccordements au réseau TGV		Etudes approfondies à réaliser en 2010	170	RFF	L'étude préliminaire du raccordement de Goussainville est achevée. L'AVP doit être lancé au plus tard en septembre 2010 pour une mise en service en 2015. RFF se met en situation de préparer une convention de financement pour la réalisation des études d'AVP du raccordement de Goussainville et de présenter le dossier aux instances de gouvernance de RFF en vue de valider le lancement de l'AVP. Le dossier d'initialisation du raccordement de Saint-Exupéry est achevé. Les études de trafic sont en cours de mise à jour par les chargeurs (GEC Carex).
	Autoriser les circulations nuit et jour sur certaines LGV			5	RFF	Une étude conduite par Arcadis et SNCF Infra a été menée sur la LN1 et la LN3. Un rapport provisoire est en cours d'examen par RFF, en vue d'une validation interne prévue fin juillet 2010.

AXES STRATEGIQUES	ACTIONS PRINCIPALES	SOUS-ACTIONS	DATE D'ECHEANCE	Montant des investissements d'ici à 2020 en M€ (aux conditions économiques 2008)	RESPONSABLE	ETAT D'AVANCEMENT au 8 juillet 2010
AXE 5 : Créer un RESEAU ORIENTE FRET	Amélioration de la capacité	Modernisation des infrastructures nécessaires au fret en Île-de-France : Aménagement de capacité Conflans-Argenteuil, Lignes de l'ouest, Aménagement de capacité Juvisy-Grigny, Aménagement de capacité Juvisy-Bretigny	Lancement des études en 2009	275	RFF	Pour Conflans-Argenteuil, les premières études, menées en liaison avec les études sur Serqueux-Gisors, ont été réalisées. Des EP vont être engagées. La mise en service est prévue vers 2020. Pour les lignes de l'Ouest, un diagnostic est à réaliser. Pour Juvisy-Grigny, l'appel d'offre des études préliminaires est en cours dans le cadre du schéma de principe long terme du RER D. Elles se dérouleront au cours du 2ème semestre 2010 avec un achèvement d'ici début 2011. La mise en service est prévue vers 2020. Pour Juvisy-Bretigny, le projet est pris en compte dans les études de schéma de principe du RER qui prennent du retard du fait des oppositions suscitées par l'évolution prévue des dessertes RER C. Le STIF qui pilote les études souhaite étudier dans l'immédiat une variante de desserte.
		Autres aménagements de capacité (y compris capacité de traction électrique)	Recensement des opérations à finaliser et identification des opérations prioritaires à réaliser pour fin du 1er trimestre 2010.	125	RFF	Identification des opérations en cours. Démarche spécifique engagée sur l'axe Perpignan-Luxembourg (attente de compléments d'information de la SNCF sur ses propositions de petits aménagements à faire en vue d'améliorer la fiabilité). Financement des études à lancer : convention études prioritaires ENFF.
	Amélioration de la fiabilité	Mise en place d'itinéraires alternatifs: Mise à niveau de la ligne de la Bresse (traction électrique et nœud de Bourg) Aménagement de la ligne Serqueux - Gisors phase 1 (RVB + raccordement)	Lancement des études en 2009 Travaux à commencer en 2010	180	RFF	Ligne de la Bresse : analyse préliminaire réalisée en 2009 dans le cadre des études préliminaires de la branche sud de la LGV Rhin-Rhône. Engagement encours des EP permettant de définir le programme fonctionnel à retenir à moyen terme (convention études prioritaires ENFF). Serqueux-Gisors : Présentation des résultats préliminaires en Cotech le 8 juin. Remise en service des 2 voies après RVB, sans raccordement, pour la mi-2013 (délai lié au choix d'un mandat tiers avec procédure d'appel d'offre). Négociation financière engagée avec la Région sur une base de 1/3 chacun pour l'Etat, la Région et RFF. Priorité donnée ensuite à la réalisation du raccordement.
		IPCS, annonces automatiques, sentinelles déportées et trains de mesure	Travaux à débiter en 2010	200	RFF	Un document "Stratégie de déploiement des IPCS sur le ROF", qui prend en compte la cohérence avec la politique d'itinéraires alternatifs, a été remis fin 2009. Un premier programme d'études préliminaires sera lancé en 2010 (convention études prioritaires ENFF). Des opérations à engager en réalisation d'ici fin 2010 ont été proposées au MEEDDM : IPCS Chalon-Macon et banalisation des voies en gare de Colmar (début des travaux en 2011). Les AE 2010 sont prévues dans la ligne ENFF du budget de l'AFITF. Les EP à lancer en 2010 ont été définies. Elles seront complétées par une étude sectorielle Nord-Est (cahier des charges en cours de mise au point), une étude d'optimisation et un benchmarking (convention études prioritaires ENFF).
		Politique industrielle du réseau : aménagement de voies de stationnement avec entrées/sorties automatisées		50	RFF	La définition précise du programme est en cours dans le cadre d'un groupe de travail interne à RFF. Le groupe de travail poursuit ses travaux.
	Amélioration de l'inter-opérabilité	Déploiement d'ERTMS sur les corridors C et D et sur leurs extensions demandées vers les ports du Havre et de Dunkerque et vers le tunnel sous la Manche		300	RFF	Le marché industriel a été signé en septembre 2009 pour les lots pilotes. La mise en service est prévue en 2012 pour les lots pilotes, 2018 pour l'ensemble des corridors C et D, et 2020 pour les extensions. Début des travaux prévu en 2011.
	Opérations d'électrification sur lignes du Réseau Orienté Fret	Electrification et ré-électrification du Réseau Orienté Fret (dont Serqueux-Gisors et Bordeaux-Hendaye)	Etudes à lancer en 2009	700	RFF	Certaines études d'électrification sont en cours dans le cadre des CPER (Nevers-Chagny par ex.). Une réflexion de type schéma directeur des électrifications du ROF sera conduite en 2010 (2ème semestre), en cohérence avec les problématiques d'IPCS et d'itinéraires alternatifs. Une première phase d'EP sur la réélectrification de la ligne Bordeaux-Hendaye est achevée, le lancement d'EP complémentaires est en cours. Le financement de ces études est assuré dans le cadre de la convention études prioritaires ENFF. Le lancement de la consultation pour l'AVP de l'électrification de Serqueux-Gisors est prévu au 2ème semestre 2010.
AXE 6 : Supprimer les GOULETS D'ETRANGLEMENTS	Contournement de Nîmes et Montpellier (y compris aménagements de capacité sur la ligne classique Montpellier- Perpignan)		Lancement de l'appel d'offres réalisé en 2009 Signature du contrat PPP en 2010 Lancement des travaux en 2011	1620	RFF	Les candidats au PPP sont sélectionnés. L'accord de financement a été signé le 2 décembre 2009, et le dossier de consultation des entreprises (DCE) a été transmis aux candidats sélectionnés le 18 décembre 2009. Les offres initiales ont été reçues le 5 mai 2010 et sont en cours d'examen. Le choix du titulaire pressenti est prévu à la fin de 2010 ou au début de 2011. La mise en service est prévue en 2016, sous réserve des propositions des candidats.
	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise - Partie Nord		Approbation ministérielle de l'avant projet sommaire réalisé en 2009 Lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en 2010 Déclaration d'utilité publique en 2011	1500	RFF	L'APS a été approuvé par le conseil d'administration de RFF le 26 novembre 2009. La décision ministérielle a été publiée le 23 décembre 2009 : elle a demandé l'engagement de l'enquête publique avant la fin de 2010. La mise en service est prévue en 2019. La consultation inter-administrative (CIA) a été ouverte le 24 mars 2010.
	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise - Partie Sud		Approbation ministérielle des études préliminaires en 2009	1400	RFF	Les études préliminaires ont été approuvées par le conseil d'administration de RFF le 26 novembre 2009. La décision ministérielle a été publiée le 23 décembre 2009 : elle a demandé à RFF l'engagement des études d'APS. La mise en service est prévue en 2020. La convention de financement vient d'être signée par l'AFITF.

AXES STRATEGIQUES	ACTIONS PRINCIPALES	SOUS-ACTIONS	DATE D'ECHEANCE	Montant des investissements d'ici à 2020 en M€ (aux conditions économiques 2008)	RESPONSABLE	ETAT D'AVANCEMENT au 8 juillet 2010
AXE 7 : Favoriser la DESSERTE FERROVIAIRE DES PORTS	Création d'opérateurs ferroviaires de proximité dans les grands ports maritimes	Mise en place d'au moins un opérateur ferroviaire de proximité dans chaque Grand port Maritime	Dès 2009 pour La Rochelle. En 2010 : Objectif de mise en place d'un Opérateur dans les autres ports maritimes et début des opérations ferroviaires portuaires dans les ports de Dunkerque, du Havre et de Nantes St Nazaire. En 2011: Début des opérations ferroviaires portuaires dans le port de Marseille-Fos.		Grands Ports Maritimes / SNCF ou autres entreprises ferroviaires	La Rochelle : Le protocole signé le 4 décembre 2009 entre la SNCF GEODIS et le Grand Port Maritime de La Rochelle a expiré le 1er avril 2010 sans que l'OPF n'ait pu être créé. Discussions en cours avec les entreprises ferroviaires. Le calendrier initialement envisagé d'un premier train avant le 1er octobre reste l'objectif. - Dunkerque : le Port a confié à Eurotunnel l'exploitation et la maintenance de son réseau ferré et lancé une étude d'opportunité de création d'un OPF. - Le Havre : un projet de constitution d'un opérateur ferroviaire portuaire est à l'étude par la SNCF et ses filiales. Le port lancera un appel d'offres pour assurer la collecte des conteneurs à traiter sur le chantier multimodal qui devrait être opérationnel en 2013. - Le Havre et Rouen : les ports ont lancé une étude commune sur l'analyse des flux conventionnels moyenne à longue distance - Marseille : Le Port a confié la gestion et l'entretien de son réseau ferré portuaire à un groupement formé autour de VFLI avec RDT13, Eurovia et Inexia. Une étude, en partenariat avec RFF, est actuellement en cours pour évaluer la pertinence d'un OPF, au sens massification des flux diffus (conclusions à l'automne).
	Modernisation des plates-formes maritimes et des accès aux ports		Début du chantier multi-modal du Havre en 2010. Partenariats entre les ports maritimes et RFF sur les plates-formes multimodales	300	RFF / ETAT	Etudes ou travaux d'amélioration des accès aux ports (Marseille et Le Havre) engagés. - Le Havre : plateforme multimodale d'un montant de 140M€ en première phase avec une mise en service programmée en 2013 (échéance tendue). Lancement des procédures administratives en 2010. Plan de financement non encore bouclé (manque 13 M€). - Marseille - Mourepiane : Opération de terminal multimodal évaluée à 100 M€. Si le plan de financement aboutit, un appel à projet pourra être lancé mi 2010 sur la gestion et le développement du chantier de Mourepiane. Etudes de faisabilité en cours sur un terminal d'autoroute ferroviaire dans les bassins Est. - Fos : réflexions en cours sur la desserte ferroviaire de la zone de Fos. AVP en cours pour le contournement de Lille pour le fret (Cf Port de Dunkerque). Partenariats en cours entre RFF et les Grands ports maritimes sur l'implantation de platesformes multimodales et sur le développement et l'amélioration des dessertes ferroviaires des ports (notamment pour ce qui concerne les sillons).
AXE 8 : Améliorer le SERVICE OFFERT AUX TRANSPORTEURS	Création d'un service client à RFF		Prévue pour fin 2009			Réalisée fin 2009 (Plateau commun, Centre de service, Direction Commerciale).
	Plafonnement à quatre heures de l'impact des travaux sur les sillons empruntant le ROF en cas d'annulation		Application dès 2010 de la première phase : sillons internationaux Paris - Bordeaux - Hendaye		RFF	Déploiement progressif engagé pour les sillons commandés en avril 2010.
	Expérimentation des régimes de performance				RFF	Des régimes de performance qui portent sur la régularité des circulations, sont proposés par RFF à toute entreprise ferroviaire (cf. document de référence du réseau). A ce stade, seul un suivi conjoint des résultats de régularité est fait par RFF avec chaque entreprise ferroviaire (les entreprises ferroviaires ayant demandé à RFF de reporter la négociation de régime de performance, en raison de sa complexité). Cependant, RFF et la SNCF ont engagé une expérimentation dans le cadre de l'European Performance Regime. Pour ce qui concerne les accords de qualité portant sur les sillons, voir ci-après.
	Présentation aux EF et aux AOT des propositions de RFF concernant les fenêtres de disponibilité				RFF	Concernant la démarche des fenêtres de disponibilité commerciale, la présentation par RFF des principes et des projets aux entreprises ferroviaires, aux candidats autorisés et aux AOT se poursuit.
	Mise en place des responsables de portefeuille de ligne (dans le cadre du projet Plateforme commerciale)		Les premiers responsables de ligne seront désignés, dans le cadre du projet Plateforme commerciale de RFF, au début de 2010.		RFF	Les six "responsables de portefeuilles" sont actuellement en cours de formation. La mise en place se fera au 2ème semestre 2010. La présentation a été faite aux clients de RFF dans le cadre de l'UTP le 17 mars 2010.
	Etablissement d'un accord de qualité et de régularité avec l'exploitant de chaque autoroute ferroviaire avec mise en place de pénalités pour les 2 parties			A réaliser en 2010	RFF	S'agissant des sillons, deux types d'accords sont négociés par RFF avec les EF : des accords-cadres (de 5 ans en principe selon la directive 2001-14) et des accords de qualité portant sur un an renouvelable. Des accords de qualité sont en cours de négociation avec Fret SNCF, Lorry-Rail et ECR. Des accords -cadres seront aussi négociés avec des EF en 2010.
	Simplification des procédures de réservation des sillons		La simplification ne pourra être entreprise qu'une fois le projet Plateforme commerciale suffisamment engagé : en 2011 ou 2012.		RFF	La procédure actuelle fondée sur les sillons-catalogue sera considérablement améliorée en 2012 grâce au cadencement et à l'institution des fenêtres de disponibilité commerciale sur tous les axes structurants du réseau ferré. En 2011, les demandes SDM (sillons de dernière minute) seront simplifiées.
				7455		

ANNEXE 2 :

COMPTE-RENDU DE LA TABLE RONDE « LES PERSPECTIVES DU FRET FERROVIAIRE EN FRANCE AU XXI^{ÈME} SIÈCLE »

Monsieur Pierre BLAYAU, Directeur général délégué de la SNCF en charge de la branche SNCF GEODIS et Président directeur général de GEODIS.

Monsieur Jean-Michel GENESTIER, Directeur Général Adjoint de SNCF GEODIS.

Madame Karine GROSSETÊTE, Conseillère parlementaire de la SNCF.

Monsieur Hervé DE TREGLODE, Directeur général adjoint en charge du pôle clients et services Réseau Ferré de France.

Madame Marie-Reine DUBOURG, Chargée des relations parlementaires Réseau Ferré de France.

Monsieur Christian COSTA, Directeur des Opérations Euro Cargo Rail.

Monsieur François COART, Directeur de la stratégie Europorte, filiale d'Eurotunnel.

Monsieur Patrick GUENOLE, Président Directeur Général Colas Rail.

Monsieur François REMOUE, Chargé de mission au MEDEF et membre du Conseil national de la consommation.

Madame Audrey HERBLIN, Chargée de mission Sénior à la Direction des Affaires publiques du MEDEF.

Monsieur Jean-Paul DENEUVILLE, Fédération Nationale des Transports Routiers, délégué général.

Monsieur Christian ROSE, Délégué général adjoint de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret.

Madame Emmanuelle BONTEMPS, Responsable ferroviaire de la Fédération des entreprises de transport et de logistique de France.

Monsieur Daniel MARINI, Directeur du département Affaires économiques et internationales de l'Union des Industries Chimiques.

Monsieur Thierry ROY, Secrétaire fédéral, Administrateur CGT de la SNCF.

Monsieur Alain PROUVENQ, Fédération des cheminots CGT, Responsable du secteur économique Fédéral dont en particulier la politique de la SNCF, du groupe et des transports.

Monsieur Henri BASCUNANA, CGT, représentant.

Monsieur Jean Daniel BIGARNE, UNSA-Cheminots, Secrétaire général.

Monsieur Eric MEYER, Fédération Sud Rail, représentant.

Monsieur Dominique AUBRY, CFDT Cheminots, Secrétaire général adjoint.

Monsieur Gilles DESFRANCOIS, Force Ouvrière des Cheminots, Secrétaire Fédéral.

Monsieur Bernard AUBIN, CFTC cheminots, Secrétaire fédéral Fédération.

Monsieur Philippe GARNIER, Syndicat National CFE-CGC de la SNCF (CFE-CGC Cheminots), Président.

Avec la participation de Madame Mireille SCHURCH, sénatrice de l'Allier, membre de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et membre de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes, de Monsieur Michel TESTON, sénateur de l'Ardèche et membre de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire ; de Monsieur Louis NEGRE, sénateur des Alpes-Maritimes et membre de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et de Monsieur Yanick PATERNOTTE, député du Val d'Oise.

La table ronde est présidée par Monsieur Francis GRIGNON, sénateur du Bas-Rhin et membre de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

La séance est ouverte à 9 heures sous la présidence de Francis GRIGNON.

Francis GRIGNON

Bonjour à tous, permettez-moi de vous saluer en bloc, si vous le voulez bien : Messieurs les directeurs, responsables, secrétaires, délégués – enfin, vous tous qui œuvrez dans le ferroviaire d'une façon ou d'une autre. Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est grâce à l'initiative de Jean-Paul Emorine qui, comme vous le savez, est administrateur de la SNCF. Il a décidé de créer

un groupe de travail pour voir quelle pouvait être l'évolution du fret dans notre pays, au 21^{ème} siècle peut-être mais disons au moins dans les dix prochaines années.

En tant que président de ce groupe de travail, permettez-moi de vous le présenter. Michel Teston, représentant du groupe socialiste au Sénat ; Louis Nègre, vice-président du GART et UMP ; moi-même, UMP ; et Mireille Schurch, représentante du groupe communiste, qui va nous rejoindre. Comme vous le constatez, ce sont des élus « multiconfessionnels » qui œuvrent dans ce groupe de travail. Viendra nous rejoindre le député Yanick Paternotte, qui œuvre aussi à l'Assemblée sur ces sujets.

Je vous rappelle que la question du fret est une des priorités du Grenelle de l'environnement. L'article 11 de la loi dite Grenelle I fixe un objectif de 14 à 25 % en 2022. Vous le savez tous, trois chiffres sont à retenir : 25 % du transport dans le non aérien et le non routier ; 2 millions de tonnes de CO₂ à économiser et 7 milliards d'euros investis avant 2022. C'est l'enjeu qui est annoncé dans ce Grenelle.

Cette table ronde, qui se réunit à l'initiative de Madame Nicole Borvo Cohen-Seat, présidente du groupe communiste au Sénat est une excellente idée parce qu'elle permettra de confronter les idées des uns et des autres.

Nous nous répartissons en trois groupes – un peu comme cela a été fait par le gouvernement, pour calquer le groupe de suivi du fret. Le premier groupe représente les opérateurs ferroviaires, ici à ma droite. Chacun s'exprimera et chacun pourra donc s'annoncer et se présenter. Le deuxième groupe représente les chargeurs avec AUTF, FNTR, TLF, UIC et le Medef. Le troisième groupe regroupe les représentants des organisations syndicales – CGT, CFDT, CFTC, FO, UNSA, CFE-CGC et CFE-CGC Cheminot.

Comme nous sommes nombreux à nous exprimer – 17 interventions – nous avons été obligés de limiter le temps strictement à quatre minutes, quelles que soient la représentativité ou l'importance économique des uns et des autres. Une fois que nous aurons fait l'état des lieux et le diagnostic sur le fret ferroviaire, nous voudrions que vous présentiez vos propositions pour relancer ce fret – toujours en quatre minutes par personne. Ensuite, nous pourrons avoir une parole libre et chacun pourra poser des questions. Bien sûr, les collègues élus s'exprimeront et la SNCF, qui devrait être largement interpellée, aura le temps de répondre à ce moment-là.

Je voudrais vous dire que l'intégralité des propos qui seront prononcés aujourd'hui seront enregistrés et figureront dans le rapport. Comme il n'y a que quatre minutes, nous acceptons bien sûr toutes les contributions, même si elles ne sont pas là aujourd'hui. Tout le monde aura toutes ces contributions dans le rapport. Nous vous demandons aujourd'hui de résumer de façon très synthétique ce que vous nous direz dans les contributions.

Voilà pour l'introduction. Je souhaite vraiment que cette concertation se déroule dans une ambiance détendue et que nous restions dans le cœur du sujet. Monsieur Blayau, vous avez la parole.

Etat des lieux et diagnostic du fret ferroviaire

Pierre BLAYAU

Je vais vous faire gagner du temps puisque je me contenterai d'une intervention. En effet, le sujet de notre commission, c'est l'avenir et donc les propositions. Je ne reviendrai donc pas sur les éléments de diagnostic qui ont par ailleurs, je vous le rappelle, été actés de même que les orientations dans des délibérations internes à la SNCF qui ont été validées par un Conseil d'administration et également soutenues par l'engagement national pour le fret. Je pense donc qu'il faut résolument se tourner vers le futur.

Francis GRIGNON

Je me permets de vous interrompre pour que le débat soit bien logique. Si vous intervenez sur les solutions que vous proposez, ce qui est très important j'en conviens, et si vous ne souhaitez pas intervenir sur le diagnostic, j'aimerais que vous interveniez plus longuement dans le deuxième tour. C'est comme vous voulez. Si vous laissez votre temps maintenant, vous en aurez un peu plus tout à l'heure pour exposer vos solutions. Très bien, on continue donc le tour de table. Pardon, il y a une intervention.

Louis NEGRE

Je comprends que le fret de la SNCF soit un sujet sensible mais c'est la raison de notre présence. Il me semble que vous avez quatre minutes pour vous exprimer. Vous êtes tous des spécialistes mais nous, nous ne le sommes pas. Je trouverais donc opportun que vous nous rappeliez le diagnostic, ne serait-ce que pour que nous soyons à égalité de traitement avec tous les autres. Je ne souhaite pas qu'il y ait une disproportion dans ce domaine-là et je pense qu'il serait très utile que vous puissiez utiliser ces quelques minutes pour nous rappeler le diagnostic et l'état des lieux. Merci.

Pierre BLAYAU

Je me rends à la volonté sénatoriale. Je ne veux pas engager de polémique mais quand vous dites que nous ne sommes pas à parité d'informations, je rappelle que le rapport a été largement diffusé et que vous en avez été destinataires. Il y a des dispositions qui ont été rendues publiques et je pense donc que nous sommes quand même à parité d'informations.

Les éléments de diagnostic qui me paraissent importants à rappeler, c'est d'abord que le transport ferroviaire de marchandise et notamment celui qui est opéré par la SNCF, qui n'est plus un monopole, doit tenir compte de cinq paramètres pour être efficace. Je crois que c'est une façon assez pertinente d'aborder le diagnostic.

Le premier élément, c'est la concurrence. Le premier élément de diagnostic qu'il faut rapprocher d'une contrainte, c'est que nous opérons dans une concurrence relativement sévère et difficile à maîtriser. La concurrence, selon moi, ne consiste pas tant en une concurrence entre les opérateurs ferroviaires qu'entre les modes de transport des marchandises. Dans le cadre de cette présentation, j'attire votre attention sur l'importance du transport routier de marchandise qui aujourd'hui, ne fait l'objet d'aucune régulation en dehors de quelques restrictions de circulation les week-ends et des péages acquittés sur les autoroutes. Sinon, on peut dire qu'il n'y a pas de régulation financière ni réellement sociale du transport routier de marchandise.

Deuxième élément, c'est évidemment la contrainte économique. Élément diagnostic, la SNCF et les autres opérateurs ferroviaires subissent des pertes très importantes dans le transport ferroviaire de marchandise. Je rappelle les chiffres, puisque vous souhaitez qu'on revienne là-dessus. En 2009, le fret SNCF a subi un peu plus de 500 millions de pertes. Le chiffre peut varier selon l'intégration de tel ou tel paramètre mais c'est globalement 500 millions et en cumul, la perte de cash de la SNCF s'assimile à 3 milliards d'euros sur les cinq dernières années. Ces éléments diagnostics sont confortés par une prévision de l'ordre de 2 milliards de pertes si nous continuons de la même façon dans les prochaines années.

Il y a un troisième élément que sont les aspirations sociétales. Aujourd'hui, dans le contexte, il y a une forte demande de report modal que vous avez rappelée. Il faut également tenir compte de la géographie industrielle. Il y a des transports ferroviaires de marchandises qui ne s'adaptent pas à notre géographie industrielle. Je vois que dans cette salle, il y a deux cartes qui sont tout à fait éclairantes. On voit le positionnement de la France et surtout que nos amis allemands sont bien mieux positionnés que nous pour assurer les transports massifs de marchandises.

Enfin – et ce n'est pas la dernière préoccupation que nous avons – il y a l'aspiration des clients, aspiration qui est double. Elle est à la fois dans la ligne des aspirations sociétales, c'est-à-dire de bénéficier de mode de transport de marchandises « propres » mais également de modes de transport de marchandises économiques. De ce point de vue là, la pression que nous mettent les clients est totalement homogène sur l'aspect développement durable et sur l'aspect prix.

Ces éléments diagnostics font que si on tient compte de la concurrence, si on tient compte des problématiques, des problématiques sociétales, de la géographie industrielle et de la demande des clients – notre diagnostic est de dire que ce que nous faisons aujourd'hui à la SNCF n'est

adapté à aucune de ces contraintes. Nous avons défini un champ de pertinence et un champ de non-pertinence du transport ferroviaire de marchandises, qui nous ont amenés à nous concentrer sur les trafics jugés pertinents, soit principalement des trafics massifs et à dimension européenne, opérant dans les zones les plus prospères et les plus actives du tissu économique français. Cela nous a également amenés à développer des nouveaux services et à relancer le transport du combiné.

A tout cela s'ajoute le fait que notre organisation – cela renvoie aux problématiques économiques et aux problématiques concurrentielles – notre organisation, au niveau du diagnostic, est insuffisamment performante. Nous opérons sous le statut SNCF alors que nos concurrents opèrent sous un statut qui est plus favorable. C'est le statut de la convention collective signée sous l'égide de l'UTP.

Enfin, dans le diagnostic, on peut retenir un niveau des infrastructures et une qualité de gestion des infrastructures qui ne mettent nullement en cause les qualités de nos collègues de RFF mais qui objectivement sont aujourd'hui insuffisants au regard des exigences de la concurrence, des clients, de la société et également des exigences que nous posent les comptes de la SNCF. En ce qui concerne les infrastructures, il y a la gestion – la qualité et la disponibilité des sillons – mais aussi toute une série de travaux qui ont été validés par l'engagement national pour le fret. Travaux qui touchent tout aussi bien les contournements urbains, l'électrification d'un certain nombre de lignes ou l'extension d'un certain nombre de terminaux. Je pense notamment au terminal du Boulou pour l'autoroute ferroviaire.

Hervé DE TREGLODE

Bonjour, je serai synthétique comme vous l'avez demandé. Je ferai un premier diagnostic général : la France du fret ferroviaire subit deux crises. La première que j'appellerai la crise des réformes retardées en France, qui concerne le fret ferroviaire ou d'autres gestionnaires d'infrastructures très importants pour notre réseau, comme les réseaux portuaires, et qui a conduit à une baisse ininterrompue du volume de fret ferroviaire transporté depuis 1975. La deuxième crise est une crise conjoncturelle qui a amputé d'un quart les volumes des frets ferroviaires en France comme dans tous les autres pays européens, comme d'ailleurs dans les ports.

Deuxième élément de diagnostic : ces deux insuffisances économiques qui concernent l'ensemble des opérateurs et gestionnaires d'infrastructures, la productivité et la qualité des prestations. En ce qui concerne tout particulièrement le gestionnaire d'infrastructures, c'est-à-dire RFF, je ferai porter le diagnostic sur cinq points qui sont cinq défis.

Le premier défi, c'est l'état du réseau qui est insuffisant. Le deuxième défi, c'est la qualité de l'offre de sillons. Le troisième défi, c'est la visibilité en matière de péage vis-à-vis des entreprises ferroviaires. Le quatrième défi,

c'est la pression des nouvelles obligations juridiques, notamment en matière d'ouverture du réseau à la concurrence. Enfin, le cinquième défi, c'est la qualité des circulations. Sous ce vocable, j'entends bien sûr la régularité des circulations ferroviaires mais aussi la gestion des crises de quelques natures qu'elles soient.

Christian COSTA

Euro Cargo Rail est présent sur le territoire national. On a actuellement 125 locomotives et on est donc une petite entreprise. Nous avons 730 salariés et nous sommes organisés en 4 régions. Nous sommes pour l'instant la deuxième entreprise ferroviaire française et suivant les chiffres de nos collègues de RFF, nous avons 8,8 % de parts de marché en février 2010.

Ce que l'on peut considérer pour le diagnostic général du fret ferroviaire, c'est qu'on a quand même constaté un net recul de 27 % par rapport à 2008 sur la base sillon/kilomètre. Donc, c'est vrai que la crise économique a fait des ravages et a un impact très sévère sur la circulation en France. Par rapport à ce diagnostic général, les entreprises privées ont mieux résisté, étant donné que nous avons aujourd'hui 14,2 % du trafic. Ce sont les sources que nos collègues de RFF ont bien voulu nous communiquer. Ce contexte est certes difficile pour les entreprises privées ferroviaires mais dès le deuxième semestre 2009, on a pu remonter la pente. Nous avons aujourd'hui, si on compare janvier 2009 et janvier 2010, 39 % de plus de circulation. Nous avons donc réagi vis-à-vis de cette crise.

Je ne veux pas déflorer le sujet du deuxième volet que nous allons aborder dans peu de temps mais je reviens un peu sur ce qui a été dit précédemment par mes collègues. Il y a encore beaucoup de points à améliorer si nous voulons faire du vrai fret ferroviaire. Il y a la qualité des sillons, la qualité des circulations et les prestations que nous payons. J'en parlerai tout à l'heure.

François COART

Bonjour, je suis directeur de la stratégie chez Europorte. D'abord, je vous remercie de votre invitation à cette table ronde. Europorte est une société du groupe Eurotunnel et elle a démarré comme une start-up avec cinq cadres et une quarantaine d'agents mis à disposition par le groupe Eurotunnel. Nous avons commencé à faire la traction et les opérations au sol pour le trafic de marchandises dans le tunnel, qui est d'ailleurs en difficulté suite à une concurrence modale effrénée. L'occasion nous a été donnée de devenir un opérateur de portée nationale par le rachat des actifs français de Veolia Cargo. Nous sommes alors passés à 600 personnes et à un chiffre d'affaires de 55 millions d'euros. Nous sommes derrière mon collègue Costa le troisième opérateur de fret en France. Notre caractéristique, c'est qu'avec l'opérateur historique, nous sommes les seuls à pouvoir offrir une prestation de service

qui va de la logistique ferroviaire, c'est-à-dire tous les services dans l'enceinte du client, jusqu'à la traction longue distance en passant par l'opérateur local. Je reviendrai dans la deuxième partie sur la différence entre l'opérateur local et l'opérateur de proximité.

Pour ce qui est du diagnostic, je vais peut-être enfoncer des portes ouvertes mais je crois que notre problème est essentiellement un manque de réactivité face à la route. Manque de réactivité essentiellement du fait que nous devons prévoir très longtemps à l'avance les sillons. Quand nous avons affaire à des clients nouveaux du monde de la route, ils s'étonnent qu'on ne puisse pas venir le mois après dans son emprise pour venir chercher la marchandise.

Deuxièmement, il y a beaucoup de problèmes au niveau de l'homologation et l'interopérabilité des locomotives. Une grande partie du trafic fret en France est un trafic international. La réglementation ferroviaire est complexe et difficile. Je ne suis d'ailleurs pas sûr qu'elle soit toujours garante de sécurité. Nous avons par ailleurs toujours un gros trou noir au niveau de la desserte qui est toujours celle du dernier kilomètre.

Autres problèmes au niveau du diagnostic, ce sont des problèmes structurels au niveau du réseau. On a assez parlé des goulots d'étranglement qui ont été identifiés dans le plan fret comme l'un des plans d'investissements. Dans l'état actuel des choses, il y a eu un problème de retard d'entretien des lignes conventionnelles, avec maintenant des campagnes de travaux qui sont très positives mais qui affectent la régularité et donc la qualité de l'offre. Tous ces paramètres renforcent un certain manque de fiabilité perçu par les clients du fret ferroviaire.

Nous avons accueilli avec beaucoup d'espoir le plan fret du gouvernement et nous souhaitons que les ressources soient réparties équitablement entre les différents acteurs. Par contre, très clairement, je pense qu'il faut aussi se concentrer sur les projets valides soutenus par des entreprises et des technologies valides. Nous devons aussi prendre exemple sur ce qui se fait à l'étranger. Par exemple, en Suisse, il y a des aides de plus 40 euros par container transporté seulement sur des distances de 200 à 250 kilomètres. En Allemagne et en Suisse, il y a des aides aux embranchements. Donc, les clients sont soutenus dans le temps avec des obligations de maintien pour créer des embranchements ou régénérer des embranchements industriels.

Je crois que nous sommes aussi fautifs de cette perte de trafic. Est-ce que le secteur n'a pas manqué d'innovations ? Est-ce que nous ne tractons pas nos trains ? C'est-à-dire que les locomotives ont évolué au niveau technologique mais est-ce que finalement, nous ne faisons pas comme nous faisons dans les années 80 ?

Je crois aussi que nous souffrons essentiellement d'un manque de vision macroscopique du problème. C'est-à-dire que le fret a une dimension structurante en matière d'aménagement du territoire. Or très souvent, on a une vision locale et on a un problème à remettre les investissements en

perspectives au niveau local, régional et national. Sur la Côte d'Opale, on le voit très clairement. Nous avons des infrastructures portuaires qui se concurrencent sans aucune coordination, avec une dilapidation des moyens publics.

Patrick GUENOLE

Je ne vais pas faire un diagnostic parce qu'il y a des personnes beaucoup plus compétentes pour le faire mais simplement donner le point de vue et les raisons de la motivation d'un nouvel entrant, à savoir Colas Rail. Colas Rail est avant tout une entreprise des travaux publics, plus particulièrement de construction routière, et le groupe possède à ce titre un réseau de carrières important. C'est une volonté d'intégration verticale de nos activités de construction routière. Les granulats que nous produisons servent à la fabrication des enrobés, revêtement que l'on voit partout et que vous connaissez tous.

Il ne manquait plus que le lien entre les carrières et ces sites industriels de fabrication d'enrobés. Ce lien naturel était bien sûr le fret ferroviaire. Nous étions là en plein dans le cœur de cible du transport ferroviaire qui est un transport compétitif lorsqu'il est de masse sur des distances supérieures à 150 kilomètres. D'où notre motivation. C'est ainsi que nous avons demandé et obtenu en 2007 notre certificat de sécurité pour circuler sur le réseau RFF.

Notre stratégie était claire et elle est toujours claire. C'est la même, elle n'a toujours pas changé. Faire le joint entre deux de nos activités industrielles et surtout, ramener des tonnes transportées de la route vers le fer – nous inscrivant ainsi dans un des objectifs du Grenelle de l'environnement. Nos ambitions étaient somme toute assez modestes et nous pensions ne pas trop perturber le marché existant mais tout ne s'est pas exactement passé comme nous le prévoyons.

Notre première année d'exploitation a été 2008 et ce fut l'année du manque de wagons. Difficile d'en trouver en location et nous avons ressenti, probablement à tort, une sorte de fermeture du marché de la location. Nous avons donc investi lourdement et 2009 a été l'année de la fabrication de nos propres wagons. Nous avons beaucoup investi, ce qui montre la confiance que nous avons dans le fret ferroviaire. A ce jour, nous sommes propriétaire d'une flotte de locomotives et de wagons certes modestes mais suffisante pour notre business. Nous restons cependant très modestes par rapport à nos concurrents et par rapport à l'opérateur historique. En plus, nous sommes mono-produits.

Quelques chiffres de notre activité et des trois années passées. 2008 a été l'année de lancement et 2009 a été une année difficile, pour nous comme pour tout le monde, mais nous avons été stables en tonnages transportés. 2010 sera l'année du renouveau où nous prévoyons une croissance de 30 %. Dans

les cinq prochaines années, nous avons également un business plan avec une croissance à deux chiffres chaque année.

Francis GRIGNON

Merci à tous pour vos contributions. Nous passons à la deuxième série d'intervenants. Le Medef, si vous voulez bien.

François REMOUE

Avant de parler des performances économiques du système ferroviaire, je voudrais évoquer la cause principale, qui est économique. Les difficultés structurelles du fret ferroviaire sont d'abord liées au déclin de l'industrie française. C'est quand même cela la raison fondamentale. On l'a vu en 2009 avec la baisse de la production industrielle. Comme par hasard, il y a une baisse des tonnages transportés. La cause principale, c'est celle-là et je crois donc qu'il faut revenir à des fondamentaux économiques. Le problème de la compétitivité de l'industrie française, c'est le cœur des solutions du futur.

Un travail a été réalisé dans le cadre des états généraux de l'industrie et il y a depuis peu une mobilisation autour de l'industrie française, à laquelle le Medef a beaucoup participé avec les organisations syndicales et les pouvoirs publics, parce que l'industrie française depuis trente ans est en très grandes difficultés. Cela explique forcément les difficultés du fret ferroviaire. Un diagnostic qui a été partagé par tous, c'est que l'industrie française a perdu 500 000 emplois depuis dix ans. Pierre Blayau évoquait tout à l'heure la carte de l'Europe et dans le cadre des états généraux de l'industrie, on a fait un diagnostic européen sur l'industrie française. L'industrie représente 16 % de la valeur ajoutée en France contre 30 % en Allemagne. Le problème est là.

La contribution du Medef, qui représente l'ensemble des entreprises en France, est d'enrayer le déclin industriel et de proposer une politique pour l'industrie qui vise à reconquérir les parts de marché. On s'est beaucoup investi dans les états généraux de l'industrie et au-delà sur un certain nombre de mesures emblématiques : l'allègement de la taxe professionnelle pour l'industrie, l'ajournement de la taxe carbone qui était un handicap de compétitivité pour l'industrie, le financement de la recherche et de l'innovation *via* le crédit d'impôt recherche...

Sans évoquer le diagnostic sur le système de fret ferroviaire – puisqu'on est moins en prise par rapport à d'autres acteurs – je voulais rappeler des fondamentaux économiques. La solution d'avenir, c'est d'abord en amont de résoudre le problème de la compétitivité de l'économie française et de son industrie.

Jean-Paul DENEUVILLE

Je représente la Fédération Nationale des Transports Routiers et je parlerai donc en tant que représentant des professionnels des transports. Profession qui consiste à mettre à disposition des biens à la bonne date et au bon endroit. Pour ce faire, les transporteurs utilisent les techniques les plus adaptées selon la nature des marchandises, selon les volumes, les distances, les délais et l'organisation plus ou moins complexe des flux. Tout ceci bien entendu dans le respect de la sécurité et de l'environnement.

Ceci posé, je ferai deux remarques. Aucun mode n'est universel et chacun doit respecter des critères de pertinence. Pour le rail, il s'agit de longues distances, de massification, de temps d'acheminement et de rupture de charges. Deuxième remarque, les techniques et les modes de transport doivent obéir à des impératifs de qualité de service et de fiabilité. Entre le rail et la route, la complémentarité, l'interface, s'appelle transport combiné – qu'il s'agisse de caisses mobiles, de containers, voire dans des cas plus particuliers de camions sur les trains. C'est à ce niveau qu'il faut poser les conditions nécessaires d'un partenariat entre les deux modes, partenariats dont les transporteurs routiers ont à la fois besoin et envie.

Force est aujourd'hui de constater que le système fonctionne peu et mal. A notre sens, il y a trois raisons essentielles à cela. La première raison qu'il faut savoir rappeler, c'est que le potentiel de transport combiné et donc la possibilité de report modal est structurellement faible pour une raison simple. C'est que trois quarts des marchandises sont chargées et déchargées dans des distances inférieures à 150 kilomètres. C'est vrai en France et c'est vrai en Europe. Ce potentiel est faible mais peut être en revanche sensiblement augmenté par rapport à l'existant. Deuxième point, la qualité de service est insuffisante. Elle l'est sensiblement, surtout pour l'international, et elle est en tout cas très nettement inférieure à ce que la route peut offrir en termes de concurrence. Troisième et principal point enfin, la fiabilité est beaucoup trop aléatoire. A titre d'exemple en 201 : deux jours de grève en janvier, deux en février, deux en mars et deux semaines en avril. Tout ceci conduit à une conséquence tout à fait directe, c'est que le transport combiné ne peut être dans le meilleur des cas, pour les trafics potentiellement combinés, qu'une variable d'ajustement en l'absence de cette fiabilité. En effet, cela demande à chaque fois une réorganisation complète du trafic, ce qui n'est pas compatible avec l'organisation des flux telle qu'elle existe aujourd'hui dans une société et dans une économie moderne.

Voilà Monsieur le président, le constat que l'on peut faire dans le temps imparti.

Christian ROSE

L'AUTF représente les chargeurs, utilisateurs de transport de fret. On vous a fait parvenir une contribution écrite et j'en ferai aujourd'hui la synthèse très brève. Peut-être avant de passer au diagnostic, un bref constat sur l'état d'esprit des chargeurs face au fret ferroviaire. Tout en comprenant qu'il faut que nous soyons dans un cadre serein, je peux résumer leur état d'esprit aujourd'hui. C'est entre espérance et désillusion – pour situer un peu l'enjeu du débat. Il y a de vraies inquiétudes sur le développement et l'avenir du transport ferroviaire.

Ceci étant pour revenir sur le diagnostic, je pense que beaucoup de choses ont été faites sur le fret ferroviaire. Nous avons une loi Grenelle I; nous avons une loi ORTF du 8 décembre 2009; nous avons eu en 2008 le contrat de performance passé entre l'Etat et RFF; nous avons eu en septembre 2009 l'engagement national pour le fret ferroviaire; et nous avons eu quelques semaines plus tard l'engagement pris par l'Etat de compenser l'augmentation des tarifs d'infrastructure. J'ai envie de dire que si toutes ces mesures ont été prises, c'est sur la base d'un constat qui a largement établi un diagnostic de la situation.

Ce diagnostic, Messieurs Blayau et de Tréglodé l'ont parfaitement résumé. Je pense d'ailleurs qu'il vaut mieux parler de frets ferroviaires au pluriel parce que le transport combiné ne répond pas aux mêmes inquiétudes et aux mêmes exigences que le train massif régulier ou que le wagon isolé. Si toutes ces mesures ont été prises, c'est qu'un diagnostic a été fait.

Le diagnostic tourne en réalité autour de questions d'infrastructures – cela a été dit. Les infrastructures, c'est l'état du réseau et sa consistance. A cet égard, c'est vrai que l'engagement national pour le fret ferroviaire ouvre quelques perspectives de suppression de goulots d'étranglement. C'est bien sûr les conditions d'allocation des sillons et les problèmes de répartition des sillons entre le fret et le voyageur et au sein du fret, entre les différentes entreprises. Cela pose bien sûr la question de la tarification de l'infrastructure, je l'ai indiqué tout à l'heure.

Au-delà de ces questions d'infrastructures, il y a des questions d'exploitation et de qualité de service. Derrière ce problème de qualité de service, c'est un problème de compétitivité. Il y a nécessité pour les entreprises ferroviaire de dégager de la compétitivité, soit par des mesures techniques soit par des mesures sociales. Je pense qu'il faut manifestement aborder cette question. Ces deux thématiques, infrastructures et exploitations, étant transcendées par la concurrence. Nous attendons de l'autorité de la concurrence qu'elle remplisse complètement son rôle.

Indépendamment de toutes ces mesures, on a deux questionnements sur lesquels on pourra peut-être revenir tout à l'heure dans le cadre du débat. C'est d'abord le financement de toutes ces mesures. Nous avons aujourd'hui, notamment en matière de régénération du réseau ferroviaire, de vraies inquiétudes sur la pérennité du financement de ces mesures par rapport aux

priorités qui pourraient être données aux voyageurs. Je pense aux LGV. C'est une question qu'il faut qu'on ait à l'esprit. L'autre question, je le dis très clairement en présence des organisations syndicales, c'est la question du courage politique pour entamer les vraies réformes dont a besoin l'opérateur historique en matière sociale pour se mettre au niveau de ses concurrents. En septembre 2008, l'Etat a tiré les enseignements de menaces de grève pour ne pas entamer les réformes. Saura-t-il le faire demain ? La question reste posée et en tout cas, nous avons une vraie inquiétude sur la volonté et le courage politique sur cette question.

Emmanuelle BONTEMPS

Bonjour, TLF représente les commissionnaires de transport et également une partie des transporteurs routiers. Je pense que je vais répéter quelques éléments précédemment énoncés par mes confrères. Je voudrais tout d'abord rappeler que TLF en tant que représentant de professionnels de transport de tout mode soutient la volonté gouvernementale de développement des modes alternatifs au transport routier, tel qu'énoncée dans le Grenelle de l'environnement. Aujourd'hui, si on est là pour faire un constat, c'est que malgré tout ce qui a déjà été fait et qui va dans le bon sens, on n'est pas encore face à une offre qui correspond et qui est adapté à la contrainte des professionnels du transport et des chargeurs qui ont l'obligation quotidienne de devoir livrer la marchandise au bon endroit et au bon moment, comme l'ont demandé les donneurs d'ordres.

Il y a effectivement un gros problème dans le manque de réactivité face à la route, au niveau des délais pour l'octroi des sillons. La procédure pour obtenir ces sillons nécessite beaucoup de temps et lorsque ces sillons, pour des raisons de non-disponibilité, sont refusés, il faut entamer une nouvelle démarche pour obtenir un autre sillon. Alors qu'on pourrait espérer qu'un sillon de substitution soit proposé en alternative. Tout cela dans une optique de gain de temps.

On constate aussi qu'il y a encore un grand écart entre les discours volontaristes des directions des entreprises ferroviaires et des gestionnaires des réseaux, et ce à quoi les entreprises de transport routier ou de commissionnaires de transport sont confrontées au niveau du terrain avec les équipes locales des entreprises ferroviaires. On pense qu'il y a un discours qui va dans le bon sens mais qu'aujourd'hui, l'application n'est pas encore suffisamment généralisée au niveau des équipes.

Si on doit faire un autre constat, c'est que contrairement à ce que souhaiterait le Grenelle de l'environnement – on l'a vu avec les grèves de ces dernières semaines – le transport de fret ferroviaire reste la variable d'ajustement du transport routier et non l'inverse.

Daniel MARINI

Bonjour, Daniel Marini de l'UIC. Je rappelle rapidement que la France est le deuxième producteur européen de produits chimiques et le cinquième au niveau mondial. L'industrie chimique génère en France un chiffre d'affaires de l'ordre de 68 milliards d'euros pour une valeur ajoutée de 14 milliards d'euros en 2009. C'est le deuxième secteur exportateur de l'industrie manufacturière en France et les exportations représentent 63 % du chiffre d'affaires. Nous avons fortement souffert de la crise avec une perte de 18 % du chiffre d'affaires et de 30 % de la valeur ajoutée en 2009 par rapport à 2008.

Plus structurellement, l'industrie chimique en France souffre d'une compétitivité insuffisante au niveau intra-européen, dont l'un des éléments clés est le manque d'infrastructures logistiques appropriées. Sachant que le coût logistique représente pour notre industrie environ 10 % de notre chiffre d'affaires, c'est-à-dire à peu près 6,8 milliards d'euros.

La très grande variété de nos produits, la dispersion des sites sur le territoire et l'activité exportatrice forte impliquent un besoin d'infrastructures portuaires, ferroviaires et routières performantes et fiables. L'industrie chimique utilise à peu près tous les modes de transport avec une prédominance relative pour la route – un peu moins de 60 % des flux. Le fret ferroviaire représente près de 15 % des flux transportés, le mode de transport en wagons isolés en constituant 60 %.

Ce mode de transport est vital pour la chimie, dans la mesure où la majeure partie du transport des produits classés comme matières dangereuses doit se faire par voie ferroviaire ou par pipelines pour des raisons de sécurité évidente. Par ailleurs, l'industrie chimique en France et en Europe milite activement pour un développement des transports ferroviaires dans le cadre de ses engagements en faveur du développement durable concrétisés dans la Charte mondiale de l'industrie chimique Responsible Care. Elle a aussi pris des engagements spécifiques pour le transport des matières dangereuses avec le protocole TRANSAID au niveau national et SRAS au niveau européen.

En termes de diagnostic, si des avancées dans le domaine du transport ferroviaire sont intervenues, des progrès importants restent à faire dans la perspective d'un fret ferroviaire restructuré et économiquement viable, en particulier en ce qui concerne le service des wagons isolés auquel nous tenons particulièrement. En effet, l'UIC défend très fermement la nécessité de maintenir l'ensemble des flux de produits chimiques par wagons isolés et par trains complets non massifs, malgré un certain souhait de réduire de façon conséquente ce service qui est jugé aujourd'hui non compétitif en France.

En effet, il n'y a aujourd'hui que peu d'alternatives à l'offre de messagerie de fret SNCF en qualité et en quantité, en particulier en ce qui concerne le wagon isolé. Par ailleurs, la nouvelle offre de messagerie multi-lots multi-clients, si elle est destinée à résoudre un problème économique, peut poser pour les utilisateurs (compte tenu d'une réduction du nombre de

dessertes et des correspondances en nombre de points limités, ainsi que des opérations spéciales à coût plus élevé pour les usagers qui ne seraient en principe plus desservis par le nouveau schéma) de gros problèmes, en particulier au niveau opérationnel où il est proposé une programmation beaucoup plus rigide des expéditions et des réceptions, alors qu'il y a aujourd'hui de nombreuses fluctuations imprévisibles de la demande des marchés. Cela nécessiterait aussi de stocker davantage de produits chimiques sur des sites industriels, alors que les contraintes croissantes de la réglementation des installations classées y font souvent obstacle.

Il y a d'autres contraintes en termes contractuels. Le nouveau schéma prévoit de la part des entreprises des engagements en volumes annuels ainsi que des clauses de pénalités financières. En termes économiques par ailleurs, avec une possible augmentation des coûts de transport et le risque de voir un certain nombre de sites industriels mis techniquement et économiquement en difficulté. Donc, nous avons encore aujourd'hui un certain nombre d'inquiétudes. On évoquera ensuite les solutions.

Francis GRIGNON

Merci beaucoup. C'est maintenant aux organisations syndicales de s'exprimer.

Thierry ROY

Le coût du transport de marchandise est largement sous rémunéré quel que soit le mode de transport et l'ouverture de la concurrence intra-modale n'a fait qu'aggraver la situation. Dans ce contexte marqué par une politique de transport favorable au transport routier, le fret ferroviaire ne peut trouver un modèle économique équilibré. Dans cela, il y a une responsabilité historique conjointe de l'Etat, de l'Europe et de la Direction SNCF.

L'Etat a supprimé la tarification routière obligatoire en 1984, conduisant à l'absence de prise en compte des coûts externes, à une pression toujours plus forte des chargeurs sur les prix et à un dumping social organisé par le patronat routier. En termes d'infrastructures, l'Etat a développé le réseau autoroutier alors que le réseau ferroviaire a stagné. Le défaut de financement public pour renouveler le réseau a même conduit à une détérioration de son état, posant le problème de sa performance et de la pérennité de sa consistance – ce qui handicape gravement le fret ferroviaire. Plusieurs rapports dont celui de l'Ecole polytechnique de Lausanne le confirment largement.

Concernant l'Europe, la responsabilité réside dans le dogme de la concurrence à tout prix. Censés favoriser le report modal, les paquets ferroviaires se sont enchaînés sans jamais qu'on fasse le bilan de l'ouverture à la concurrence par rapport aux objectifs affichés. Or la concurrence intra-

ferroviaire que la commission européenne impose est catastrophique car elle offre aux chargeurs un nouvel outil de baisse du prix du transport, contradictoire avec le développement durable. Elle affaiblit la SNCF par l'arrivée de nouveaux opérateurs sur les flux les plus profitables. Elle n'oriente pas l'énergie de tous les acteurs vers la promotion du transport ferroviaire.

La fédération CGT des cheminots avec ETF, branche transport de la confédération européenne des syndicats, demande toujours qu'un bilan objectif et contradictoire soit fait de l'application des premiers paquets ferroviaires. Elle revendique par ailleurs le développement des activités ferroviaires dans l'espace européen, dans le cadre de coopérations et de partenariats plus à même de répondre à l'intérêt général.

La SNCF ne remet pas en cause, sauf par le social, un modèle industriel et commercial dont tous les indicateurs sont au rouge et qui d'année en année a réduit la crédibilité du mode ferroviaire. Le fret ferroviaire, historiquement bien adapté à une industrie lourde et au transport de matières premières, n'a pas suivi l'évolution de la transformation de l'économie française car au sein de la SNCF, le fret n'était pas la priorité. Au lieu de prendre le tournant historique de la logistique pour devenir un opérateur incontournable pour la grande distribution qui a développé de multiples zones industrielles et commerciales sans être embranchée au réseau ferré national, elle a géré le déclin en contractant l'outil de production plutôt que de le redéployer.

Les plans qui se sont succédé depuis 2003 n'ont fait qu'accélérer cette spirale du déclin. Fin 2006, le gâchis social, économique et financier du plan Veron avait conduit à la mise en place d'un comité temporaire spécial fret au sein du Conseil d'administration de la SNCF pour en évaluer les résultats. Le constat de ce comité avait conforté nos analyses sur le fait que les résultats comptables n'étaient liés qu'aux pressions sur les charges d'exploitation, plus particulièrement sur les effectifs, sur le lien entre la dégradation et la qualité de service et la pression sur l'outil de production et sur l'erreur d'avoir délaissé le « lotissement » de wagons isolés.

Malgré ce constat d'échec, la même politique de réduction et de casse de l'outil de production a été poursuivie et amplifiée par les directeurs du fret qui se sont succédé. Dès 2007, l'abandon de la desserte de territoires entiers est acté par la fermeture de certaines gares fret aux wagons isolés. En 2008, la direction isole cette activité du reste de l'entreprise, se privant ainsi des économies dans la production liée et mutualisée. Ce qui la conduit à tenter de remettre en cause la réglementation du travail pour les cheminots et le fret.

Le bilan de ces dernières années est catastrophique. Tous les indicateurs de trafic, de recette et de qualité se sont dégradés. L'appareil de production et les organisations sont fragilisés. Les compétences et les savoir-faires ont été bradés. Dans ces conditions, il était logique que la crise économique frappe durement le fret ferroviaire SNCF. Pour autant, les

fondamentaux indispensables au redéveloppement demeurent, à condition d'arrêter le schéma directeur en cours de mise en œuvre qui s'applique sur les mêmes leviers.

Jean-Daniel BIGARNE

Les pertes de part de marché ont été indiquées précédemment. Derrière les chiffres, il y a pour l'UNSA un triple échec. Le premier est celui de la politique de libéralisation prônée par la commission européenne. L'ouverture des marchés n'a pas dynamisé le fret ferroviaire, elle en a juste précipité le déclin. Le dumping social, seule source avérée de baisse de coût du ferroviaire, n'a pas eu les mêmes effets que dans le mode routier. Par ailleurs, en soumettant les entreprises historiques à la double contrainte d'une baisse des prix par un supplément de concurrence intra-modale et du tarissement des péréquations internes en imposant des comptes séparés, la libéralisation a rendu quasi impossible le maintien d'un haut niveau d'activité dans le wagon isolé.

Le deuxième échec est celui de la politique française sur le fret ferroviaire. En ne prenant aucune mesure de régulation du marché, notamment en droit du travail par des mesures réglementaires, l'Etat français a validé la stratégie européenne de dumping social. La recapitalisation liée au plan Veron s'est même accompagnée d'une anticipation de six mois de la date de l'ouverture totale à la concurrence. Cette libéralisation rend caduque l'équilibre de la LOTI, basé sur l'intégration complète du système ferroviaire et la péréquation entre activités. La nature de l'activité, notamment le principe d'une desserte non discriminatoire de l'ensemble du territoire, ne tenait que parce que le mode le plus générateur de résultats, en l'occurrence le TGV, finançait depuis une quinzaine d'années les pertes d'exploitation du fret. La concurrence, même si elle progresse, ne compense pas la baisse de la SNCF.

Le troisième échec est celui de la stratégie SNCF dans le fret. Les plans de redressement ne se comptent plus :

- La croissance avec Francis Rol-Tanguy et son projet de 100 milliards de tonnes/kilomètres à l'horizon 2020. Il a engagé la SNCF dans un vaste programme d'investissements.

- La restructuration Veron basé sur l'abandon des trafics les moins rentables et la réduction de l'outil de production.

- Le plan Nadal renforçant le caractère récessif du précédent, accélérant la dédicace des moyens et la séparation de l'activité.

- Enfin, aujourd'hui, la mise en œuvre d'une réduction rapide du wagon isolé et un plan social interne qui va concerner à termes des millions d'emplois.

En termes de diagnostic, pour l'UNSA, historiquement, le fret ferroviaire au sens du cahier des charges de la SNCF était un outil au service

de la nation, de l'industrie française et des citoyens, en assurant un accès généralisé et un transport propre et économique. Cette activité, marché unique oblige, est devenue structurellement purement commerciale. Dès lors, les conditions de concurrence intra-modale et intermodale vont dessiner les contours de l'activité de demain.

Le diagnostic réalisé par la SNCF en 2009 sur la pertinence de fret ferroviaire fait apparaître que 80 % du wagon isolé est hors marché, ce qui représente environ la moitié de l'activité globale. Dans la mesure où les règles de la concurrence interdisent la péréquation entre les activités fret et voyageurs, si tant est que ces dernières le puissent encore, il ne restera malheureusement à la SNCF que la perspective de réduire ses activités de fret ferroviaire, synonyme de foyers de perte récurrentes, aussi longtemps que les conditions d'une harmonisation des conditions intermodales ne sont pas remplies. Les mesures de rééquilibrage envisagées dans la trajectoire du Grenelle de l'environnement, consistant à rendre plus coûteux le mode routier plus polluant, semblent devoir être enterrées les unes après les autres. La SNCF paraît avoir anticipé cette situation en prenant des mesures de protection de son chiffre d'affaires, en rachetant l'ensemble des actions de Geodis. Elle augmente ainsi ses possibilités de conserver ses clients dans le groupe SNCF, dans la perspective crédible de transfert du mode ferroviaire vers le mode routier.

Eric MEYER

Depuis plusieurs mois, nous assistons à une véritable frénésie de communication de la part du gouvernement et de la direction de la SNCF pour tenter de faire croire à la population qu'une nouvelle politique des transports va enfin être mise en œuvre et que conformément aux urgences écologiques de l'heure, les modes de transport les moins agressifs pour l'environnement, dont le rail, vont être développés pour réduire le transport routier. La réalité est malheureusement bien différente.

Les annonces récentes du gouvernement sur la taxe carbone et l'écotaxe poids lourds, ajoutées à la politique d'abandon du fret de proximité et de démantèlement des installations ferroviaires de la direction SNCF, font apparaître que pour l'essentiel la politique ne changera pas. Il s'agit toujours d'offrir aux intérêts routiers des transports de marchandises pas chers car financés avant tout par la collectivité, qui de fait prend déjà totalement en charge les coûts sociaux et environnementaux considérables de ce mode de transport dominant qui est en même temps le plus nuisant. Le chemin de fer est toujours considéré comme un mode d'appoint permettant aux transporteurs routiers, par exemple grâce à des tronçons d'autoroutes ferroviaires, de franchir des zones difficiles et contribuant ainsi à une politique pro-routière renouvelée.

Par ailleurs, on peut observer que les projets mis en œuvre par le gouvernement ne seront pas opérationnels s'ils voient vraiment le jour avant

l'horizon 2020. Par contre, il est prévu dès les prochains mois de mettre en œuvre un nouveau plan de casse de l'activité de transport ferroviaire de marchandises de l'établissement public SNCF. Ce projet néfaste se traduirait par l'abandon de la plus grande partie du trafic de wagons isolés ou « lotissements » qui de fait seront basculés sur la route ; la suppression de plus de 5 000 emplois de cheminots sur les 13 000 qui travaillent encore dans le secteur du transport ferroviaire ; la détérioration des conditions de travail des cheminots restant, avec des risques évidents pour la sécurité ; et le transfert dans des filiales de droit privé de la quasi-totalité des activités restantes de transport de marchandises par chemin de fer de l'établissement public.

Ce projet de démantèlement du fret ferroviaire de proximité contradictoire avec les orientations des EF historiques européennes et des potentiels de développement reconnu se situe dans un contexte de renforcement de la présence d'entreprises privées dans le secteur ferroviaire. Renforcement qui s'appuie sur un soutien de plus en plus manifeste des pouvoirs publics et par le développement du dumping social. A ce titre, les projets d'opérateurs ferroviaires de proximité qui doivent se bâtir sur les ruines de la SNCF de proximité et qui ne pourront voir le jour qu'à grand renfort d'argent public voire de subventions d'exploitation, en sont le parfait exemple. Aujourd'hui, pour désengager la SNCF, on investit l'argent public.

La mise en œuvre de ce projet aurait des effets très rapides et totalement opposés à l'intérêt général. Pour les travailleurs du rail, elle correspondrait à un renforcement considérable de la maltraitance sociale qui se déploie aujourd'hui dans un nombre croissants d'entreprises, qu'elles soient publiques ou privées. La mobilité serait imposée à des milliers de travailleurs, après la suppression de leur emploi. Les collectifs de travail seraient violemment détruits et les restructurations en cascade dans un contexte de sous-effectif chronique achèveraient de priver les cheminots de tous leurs repères professionnels.

Côté nouveaux entrants, les travailleurs de ces entreprises ferroviaires privées supportent des conditions sociales au rabais, conditions qu'ils ont d'ailleurs dénoncées lors de récentes grèves et qui éclatent maintenant au grand jour lorsque le management d'une de ces entreprises appelle ses salariés à suspendre l'application des règles conventionnelles et du code de travail, déjà fortement dégradés par une réglementation du travail totalement déconnectée de la référence du secteur. Cet état de fait a un impact négatif sur les conditions de sécurité du transport ferroviaire car la précarité sociale rend très difficile le refus de travailler en dehors des règles de sécurité.

A la casse sociale issue de la mise en œuvre du nouveau schéma directeur du fret SNCF s'ajouterait un impact très négatif sur l'environnement local et global et sur la sécurité, du fait du transfert sur la route de millions de trajets camions supplémentaires dont une part significative transportant des marchandises dangereuses. Par ailleurs, les suppressions d'emplois et les fermetures de gares de triage, de lignes ferroviaires et de points de dessertes fret – plus de 500 d'entre eux ont déjà été fermés depuis 2001 à cause de

l'abandon du wagon isolé – entraîneraient une perte des compétences et une destruction irréversible de l'outil public ferroviaire.

Alors que la réduction de production de produits pétroliers a déjà commencé et que le remplacement d'une partie du transport routier doit être planifié sans tarder...

Francis GRIGNON

Je suis obligé de vous interrompre.

Gilles DESFRANCOIS

On pourrait lui donner le temps de ceux qui ne sont pas intervenus pour qu'il puisse terminer. C'est le premier qui dépasse le temps.

Pierre BLAYAU

Je donne mon temps.

Gilles DESFRANCOIS

Merci Monsieur Blayau, ce sera indiqué.

Eric MEYER

Comme nous avons donné une contribution écrite, nous n'interviendrons pas dans la deuxième partie. Je peux finir ?

Francis GRIGNON

Allez-y.

Eric MEYER

Alors que la réduction de production de produits pétroliers a déjà commencé et que le remplacement d'une partie du transport routier doit être planifié sans tarder, c'est toute la relance future du transport des marchandises par chemin de fer dans notre pays qui serait rendue pratiquement impossible. Une fois les voies ferrées déposées et les terrains vendus puis construits, on ne pourra plus jamais rétablir de dessertes ferroviaires. De nombreux territoires ne pourraient plus être desservis du tout, dès lors que le carburant routier sera devenu trop rare et donc trop cher – phénomène inéluctable à l'horizon de quelques décennies, auquel s'ajoute l'incompatibilité du tout-routier avec les mesures indispensables pour faire face à l'urgence climatique.

La solution aux nuisances des transports ne saurait consister uniquement à reporter le trafic routier vers le rail. D'une part, la route conservera toujours une pertinence inaccessible au rail pour la desserte fine des territoires. D'autre part, les investissements ferroviaires nécessaires pour prendre en charge la totalité du trafic routier actuel – qui représente environ huit fois le trafic ferroviaire – sont totalement hors de portée, sur les plans financiers aussi que sur le plan environnemental. Alors que la plupart des déplacements de marchandises ont aujourd'hui beaucoup plus à voir avec les intérêts des propriétaires du capital qu'avec l'intérêt général des populations, c'est dans le cadre d'une diminution générale du transport de fret, selon une démarche volontariste de relocalisation progressive de l'économie et de reconquête des territoires par leurs habitants, que le chemin de fer devra retrouver la part de trafic plus élevée qui correspond à ses atouts environnementaux. A cet égard, le fret ferroviaire par TGV que veulent promouvoir le gouvernement et la direction de la SNCF, même s'il serait toujours moins nuisant que le transport par avion ou par camion, ne relève pas d'une priorité environnementale évidente.

Francis GRIGNON

Excusez-moi, ce n'est pas pour vous interrompre mais vous êtes maintenant dans le registre des propositions. Pour la logique des débats, ce serait mieux que vous poursuiviez dans la deuxième partie.

Dominique AUBRY

Monsieur le Président, Madame et Messieurs les Parlementaires, Mesdames et Messieurs, conformément au plan de discussion que vous avez souhaité, la CFDT s'exprimera assez brièvement sur le diagnostic et l'état des lieux du fret ferroviaire, et un peu plus longuement sur des solutions pour relancer le fret ferroviaire en France.

L'ouverture à la concurrence n'a pas eu l'effet escompté d'augmenter les parts de marché du ferroviaire par rapport au routier. Par contre, elle a eu pour effet de faire baisser les prix du transport au détriment des conditions sociales, notamment des conditions de travail des cheminots, avec le risque induit de diminution à terme du niveau de sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Le constat d'aujourd'hui fait apparaître que non seulement la concurrence n'a pas produit d'effets positifs sur la place du ferroviaire, mais bien au contraire que la part du fer s'est rétractée. Les concurrents de la SNCF se sont positionnés sur les flux de trafic les plus accessibles et rentables, affaiblissant ainsi l'activité fret de la SNCF avec des conséquences très lourdes pour les chargeurs. En effet, le désengagement de la SNCF dans l'offre « wagons isolés » – 45 % de baisse du nombre de wagons triés

depuis 2006 – se traduit par un report modal fort vers la route et des difficultés majeures pour les acteurs économiques intéressés par le ferroviaire.

Gilles DESFRANCOIS

Même si cela ne fait pas l'objet de cette réunion, FO tient à profiter de votre présence Monsieur le Sénateur Grignon pour vous demander la façon dont vous souhaitez opérer pour présenter le rapport du comité des parties prenantes, dont vous êtes le président, aux organisations syndicales représentatives dans le secteur ferroviaire. Je tiens à dire pour répondre aux représentants de l'AUTF que nous ne sommes pas si loin que cela de l'ordre du jour, puisque certaines de vos préconisations feraient état de l'abrogation de la loi du 3 octobre 1940. Avec des conséquences immédiates sur la SNCF puisque cela pourrait remettre en cause le décret dont dépendent aujourd'hui les cheminots de la SNCF.

S'agissant de l'ordre du jour, les effets de la crise économique rendent aujourd'hui totalement illusoire une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici 2012 pour porter celle-ci à 17,5 % du total – objectif du Grenelle de l'environnement. Pire, les principaux opérateurs ferroviaires Fret sont aujourd'hui contraints à se réorganiser, voire à se désengager du ferroviaire comme Veolia, pour anticiper une baisse prévisible des trafics en 2010.

Ce redéploiement des effectifs entraîne un cortège de suppressions d'emplois qui ne laisse guère de place à l'optimisme quant à la capacité des entreprises à faire face à une relance immédiate de l'activité fret. L'organisation industrielle de fret SNCF nous fait craindre un recul significatif de la part modale du fret tant l'avenir du wagon isolé semble pour le moins opaque. La contraction de l'activité des triages et la fermeture de gares fret complexifient un peu plus l'optimisation du réseau, loin d'être saturé par les trafics fret actuels.

Même si l'état du réseau devrait s'améliorer entre 2010 et 2015 grâce au programme de rénovation de l'infrastructure riche d'un budget de 13 milliards d'euros, et ainsi la qualité des sillons fournis par RFF, les opérateurs ferroviaires peinent toujours à convaincre les chargeurs de porter leur attention sur le mode ferroviaire.

L'arrivée de la concurrence n'a d'ailleurs pas entraîné un regain du ferroviaire comme auguré par les prévisionnistes. En revanche, elle a créé une émulation malsaine entre les opérateurs, en particulier sur leur capacité à baisser les coûts au détriment des conditions sociales de leurs salariés. S'agissant de la sécurité ferroviaire, on constate que le manque d'informations portées à la connaissance des organisations syndicales ne favorise pas la prise de décisions immédiates et identiques dans chaque entreprise ferroviaire lorsqu'un incident ou un accident intervient.

Depuis 2006, et la suppression de la Commission Nationale Mixte de Sécurité, la Fédération Force Ouvrière des Cheminots revendique la création d'une instance constituée des opérateurs ferroviaires, RFF, l'EPSF et des organisations syndicales représentatives dans la branche. Cette instance permettrait de confronter rapidement nos avis et de prendre des mesures correctives immédiates sans attendre le rapport de l'EPSF dont on sait les délais nécessaires à sa rédaction.

Francis GRIGNON

Merci. Trente secondes par rapport à votre question préliminaire – je ne communiquerai pas avant d'avoir vu toutes les régions. Les régions étant au premier rang des partenaires qui interviennent dans ce domaine, par respect pour elles, je ne communiquerai pas avant d'avoir vu toutes les régions. Cela va donc prendre un certain temps. C'est au tour de la CFTC Cheminots avec Monsieur Aubin.

Bernard AUBIN

Monsieur le président, je serai très synthétique.

- Plus de cinq réformes fret SNCF en vingt ans ayant eu pour conséquence la désorganisation de cette activité.

- L'arrivée de la concurrence ferroviaire sur le réseau en 2003 sans la moindre harmonisation économique et sociale préalable et sans le désendettement de l'opérateur historique tel que préconisé par la directive 91-440.

- Un réseau ferroviaire inadapté aux contraintes actuelles, suite à une politique de sous-investissement.

- L'agence de financement des infrastructures qui a été récemment privée de ressources avec la vente des sociétés d'autoroute.

- Une concurrence accrue de la route avec l'arrivée de nouveaux pays au sein de la communauté européenne, avec des conditions de travail et de rémunération pour les salariés routiers affolantes.

- Une multiplication des audits et rapports sur la situation du fret qui ne dépassent pas le stade des préconisations. On peut d'ailleurs parfois s'en réjouir concernant certaines d'entre elles.

- Un Grenelle de l'environnement qui se conjugue avec la suppression de 300 gares fret.

- Peu ou pas de contributions financières pour soutenir le transport de fret ferroviaire.

- Des règles du jeu entre la route et le rail. D'une part, un réel laxisme dans l'application des règles – le code de la route, les conditions de

travail – et leur contrôle. D'autre part, un respect plus marqué des règles inhérentes à la technique ferroviaire et des réglementations du travail. D'où les problèmes qui ont été largement évoqués tout à l'heure.

Toutes les conditions ont donc été réunies pour tuer le fret ferroviaire et pas que le fret SNCF. On ajoute à cela :

- La disparition de nombreux trafics lourds avec la baisse des activités industrielles ; l'inadaptation du chemin de ferroviaire aux courtes distances.

- Les rigidités liées aux techniques ferroviaires.

- L'augmentation des exigences des clients, liée notamment aux flux tendus.

- La non-prise en compte de la dimension écologique des transports par une majorité d'affréteurs

- L'absence d'une réelle volonté politique française de développement du fret ferroviaire.

- Des projets d'avenir, exposés il y a quelques temps par le secrétaire d'Etat aux transports, qui représenteront en volumes transportés des proportions très inférieures à celles prises en charge par la SNCF avant la suppression du wagon isolé.

- Ce que j'appellerai enfin des gadgets – style fret à grande vitesse, autoroutes ferroviaires, etc. – qui n'occasionneront à termes qu'un transfert modal ultra marginal.

Une question : pourquoi Veolia, premier opérateur privé à sillonner le réseau français, a-t-il vendu récemment sa branche fret ? La privatisation du fret ferroviaire, tant réclamée par l'Europe et de nombreux décideurs français et présentée comme une panacée universelle, démontre là de manière incontestable ses limites ; de même que la chute général du trafic de fret français, malgré l'arrivée de plus d'une dizaine de concurrents sur nos rails. J'en resterai là pour l'instant.

Francis GRIGNON

Merci, le dernier intervenant est la CFE-CGC.

Philippe GARNIER

Messieurs les Sénateurs, Monsieur le Député, Mesdames, Messieurs, alors que le fret ferroviaire de longue distance est engagé aujourd'hui avec notamment la mise en service de l'axe Bettembourg/Perpignan, le fret ferroviaire de proximité reste confronté en Europe à d'importants problèmes structurels.

C'est pour cela que la CFE-CGC pose la question : le transport des marchandises par le rail est-il mort en France ?

Premier constat : contrairement aux Etats-Unis qui utilisent des convois massifs pour le transport du fret par trains longs lents et lourds, la France fait circuler des trains courts devant accélérer et freiner rapidement pour être fréquemment garés entre des circulations voyageurs.

Deuxième constat : l'ouverture à la concurrence a provoqué la perte du fonds de commerce des trains dit « rentables » qui finançaient le wagon isolé et les dessertes terminales pour l'entreprise ferroviaire historique.

Troisième constat : la part du fer face à la route a diminué, malgré l'arrivée de la concurrence qui devait normalement se développer au détriment des autres modes de transports et ne pas porter préjudice à l'entreprise historique, malgré un fort dumping social.

Quatrième constat : la future fermeture des derniers embranchements particuliers entraînera la fin des petites artérioles qui nourrissaient les grandes artères rentables. La mise en place d'un éventuel « service public » financé par l'Etat afin de maintenir ces dessertes coûtera extrêmement cher à la collectivité. Le trafic dit rentable ne participera plus à ce financement car il sera assuré sans contrepartie par des entreprises commerciales.

Cinquième constat : la fiscalité différente entre les pays pénalise une entreprise ferroviaire qui souhaiterait conserver des moyens de traction en réserve. Elle doit rattacher ses locomotives à l'étranger afin de réduire ses charges. La SNCF ferraille son outil de travail « locomotive » dans le but d'économies, s'interdisant une réactivité en cas de reprise de trafic.

Sixième constat : les OFP assurent leur trafic essentiellement en mode thermique, évitant des ruptures de charge imposées à l'entreprise historique tenue de satisfaire aux critères du Grenelle de l'Environnement par une exploitation « électrique ».

Septième constat : la concurrence routière ne bénéficie pas de la même rigueur de contrôle que le rail – pas de contrôle systématique du PTC des camions passant les frontières ou de la réglementation du travail. Elle ne paie pas non plus les véritables coûts d'infrastructures.

Finalement le trafic réduit fret actuel coûte plus cher à la collectivité que les pertes de la SNCF lorsqu'elle assurait le double du trafic il y a quelques années.

Pourtant, la CFE-CGC croit toujours au « rail » dans un pays citoyen. Il s'agit ici d'aménagement du territoire. La CFE-CGC est là avant tout pour garantir un niveau social suffisant aux salariés des différentes entreprises utilisant le réseau ferré national dans une concurrence saine – des mêmes règles à appliquer et appliquées.

Les contribuables que nous sommes s'inquiètent de devoir financer les trafics déficitaires pendant que des entreprises commerciales profitent

uniquement du système en assurant le trafic dit rentable. Ces dernières doivent participer à l'aménagement du territoire et assurer leur part de trafic du wagon isolé ou du transport combiné.

Trois ans de débats et de dumping social pour réduire la part du ferroviaire et voir disparaître un fleuron français – le fret SNCF – alors qu'il aurait été facile d'appliquer la convention collective SNCF aux autres entreprises. La qualité des services doit faire la différence pour les chargeurs.

Parmi les nombreuses positions affichées, le Medef affirme dans le cadre des travaux du Grenelle de l'environnement menés en août 2007 : « *La France a impérativement besoin d'un système de transport ferroviaire performant, à la fois parce que c'est une nécessité économique mais aussi parce que socialement, ce mode de transport rencontre une attente sociétale importante. Il est considéré à juste titre comme une des réponses au défi du changement climatique* ». Avec un niveau social suffisant pour les salariés, la CFE-CGC vous dit : « Et pourquoi pas ! »

Propositions pour relancer le fret ferroviaire

Francis GRIGNON

Les solutions vont pouvoir maintenant être largement étudiées, c'est le plus important. Si les élus sont d'accord, nous n'interviendrons pas maintenant. Nous allons d'abord faire un second tour de table sur les solutions. Néanmoins, je voudrais juste faire une remarque rapide. Quand je parlais d'un débat serein, je voulais parler d'un débat où on annonce des faits sans faire trop de jugements. C'est dans cet esprit que je le disais et dans cet esprit, j'ai relevé six grands chapitres dont j'aimerais bien que nous parlions dans les solutions.

Ces chapitres, c'est d'abord la démographie économique, la position de la France et la densité industrielle. C'est la conjoncture économique. Ce sont les infrastructures, l'organisation de l'offre et les coûts. Ce sont les décisions stratégiques et politiques locales et globales à tous les niveaux, et enfin les mouvements sociaux. Voilà les six grands chapitres.

On recommence, si vous le voulez bien. Monsieur Blayau, quelles solutions proposez-vous ?

Pierre BLAYAU

Je crois qu'il est effectivement bon de rappeler les orientations que le groupe SNCF a proposé dans ce qu'on a appelé le nouveau schéma pour un transport écologique de marchandises qui repose sur trois principales orientations. J'exposerai ensuite les conditions de succès de ces orientations.

Les orientations sont bien connues, elles sont au nombre de trois. D'abord évidemment, la concentration sur les trafics pertinents en opérant un maximum de massifications et en concentrant les plateformes de triage. A la fois en développant les trafics massifs classiques à l'échelle européenne – ce qui explique la prise de participation dans les ex Veolia Cargo en Allemagne – et la mise en œuvre d'un plan multi-lots multi-clients destiné à transformer l'offre de messagerie ferroviaire, en concertation extrêmement étroite avec nos clients. J'ai bien noté que notamment avec les industries chimiques, la transformation de ce plan de transport était problématique et devait donc être encore discutée.

La deuxième orientation, c'est l'amélioration et le développement des services du transport combiné qui – cela a été rappelé par beaucoup d'intervenants – sont absolument essentiels dans une optique de report modal. De ce point de vue, on peut considérer que les opérations de transport rapide, avec le train bloc express, ou les opérations de dessertes portuaires, s'inscrivent dans cette dynamique nouvelle qu'il faut donner au transport combiné.

Je rappelle que nous avons pris le contrôle de Novatrans, ce qui n'a pas forcément été très simple du point de vue des règles de la concurrence ni du point de vue de nos partenaires qui ne nous ont pas forcément accueilli les bras ouverts. Nous avons au moins recapitalisé Novatrans avec nos propres ressources, ce qui nous permet d'espérer la relance de cet outil au service de l'ensemble des clients industriels et des clients transporteurs.

La troisième orientation, c'est évidemment de développer des nouveaux services. Ces nouveaux services, ce sont principalement les autoroutes ferroviaires et éventuellement le fret grande vitesse mais qui pose évidemment des problèmes importants. Il a en tout cas une dimension en termes d'investissements plus lourde que les autoroutes ferroviaires. Ces nouveaux services devant s'appuyer par ailleurs sur des innovations technologiques que nous devons porter en matière de trains longs, en matière d'attelages... De ce point de vue, l'innovation – troisième orientation – est très importante si on veut se projeter dans le futur.

Voilà ce que nous voulons mettre en œuvre et pour cela, il faut qu'un certain nombre de conditions soient remplies. La première condition, c'est que l'organisation de la production connaisse des avancées significatives. Notamment du point de vue de la qualité de service, qui est aujourd'hui insuffisante, mais également du point de vue du coût de l'organisation qui est propre à l'organisation assez lourde qui est celle de la SNCF. La réduction des coûts de structures est évidemment à l'ordre du jour. C'est une condition managériale essentielle qui est très importante.

Dans cet ordre d'idée d'ailleurs, il faut replacer notre positionnement et notre posture sur les opérateurs ferroviaires de proximité. Encore une fois, les opérateurs ferroviaires de proximité doivent procéder d'initiatives locales. La SNCF est prête à les accompagner, dans la mesure où il s'agit

d'organisations plus légères qui correspondent à des besoins locaux. C'est bien dans cette optique d'une organisation plus souple que la SNCF analyse aujourd'hui les différentes propositions qui lui sont faites de participer à des opérateurs ferroviaires de proximité.

La deuxième condition tient bien sûr aux infrastructures. Il est inutile d'y revenir, chacun sait de quoi il s'agit. Encore une fois, nous sommes en discussion, nous SNCF – mais je pense que les autres opérateurs pourront s'y associer, ne serait-ce que parce qu'ils y ont droit du point de vue de la concurrence – nous sommes en discussion sur un contrat qualité avec RFF, de manière à avoir des engagements réciproques en termes de réservation de sillons et de disponibilité de sillons.

Nous suivons également de très près les engagements pris par le gouvernement en matière de rénovations des infrastructures qui sont conduites par RFF. Le calendrier doit donc être respecté et les travaux réalisés. En même temps qu'un certain nombre d'infrastructures nous reviennent, notamment la conception de nouveaux terminaux – je pense notamment à l'extension du Boulou à Perpignan – pour desservir des trafics d'autoroutes ferroviaires avec des rotations beaucoup plus importantes.

Troisième condition qui pose le problème de la politique générale des transports publics, ce sont les efforts sur la régulation. En matière de régulation, il y a évidemment la régulation de la concurrence routière. Chacun sait la dynamique du transport routier de marchandises. La SNCF n'y est d'ailleurs par étrangère, sans volontarisme particulier, mais nous sommes un opérateur routier qui fait travailler pratiquement 15 000 personnes dans le groupe SNCF. Ce qui n'est pas négligeable en termes d'emploi. Il y a ensuite la régulation ferroviaire qui est quand même extrêmement importante puisque nous avons des éléments de régulation ou des éléments de réglementation à surveiller de près. Je pense notamment aux trains longs puisque des dispositions ont été prises pour faire circuler des trains plus longs dans le cadre du nouveau transport ferroviaire de marchandises.

Enfin, dernière condition à réaliser, c'est l'accompagnement de ce plan. Ce plan doit être accompagné sur le plan financier. On a parlé de l'engagement national pour le fret à hauteur de 7 milliards. La SNCF elle-même s'est engagée à dépenser 1 milliard d'euros sur les nouveaux services de transport écologiques de marchandises dans les cinq ans qui suivront la mise en œuvre de ce plan. Il y a par ailleurs l'accompagnement social qui est absolument essentiel. Autant nous considérons que la mutation qui est à opérer au sein de la SNCF est une mutation qui se situe dans le cadre du respect des statuts et qu'elle n'a donc pas d'impact sur l'emploi, autant nous sommes d'accord pour dire, qu'au sein de fret SNCF, il y aura moins de postes actifs et qu'il faut donc organiser la reconversion, la formation et la mobilité des personnels selon des règles qui sont en cours de discussion au sein de l'entreprise.

Hervé DE TREGLODE

Pour RFF, compte tenu de ce que j'ai indiqué pour le diagnostic, les mesures sont les suivantes. Certaines que nous avons commencé à prendre et d'autres que nous allons prendre. Premièrement, il s'agit de la rénovation et la modernisation du réseau. A la suite de l'audit de l'école polytechnique de Lausanne, nous avons entrepris une augmentation très importante des montants financiers consacrés à la rénovation. Ils sont en forte augmentation – ce n'est pas du futur, c'est du passé et du présent. Il n'y a pas de problèmes de financement pour ce plan de rénovation. Nous avons aujourd'hui un niveau record d'investissement puisque nous allons investir en 2010 4 milliards d'euros en rénovation et en modernisation.

Il y a un autre chiffre que je trouve intéressant. Pour l'entretien et la rénovation, nous dépensons actuellement autant que le réseau allemand qui est pourtant plus grand, puisqu'il y a presque deux fois plus de trains qui y circulent. Vous voyez, c'est donc un niveau sans précédent d'efforts techniques et financiers pour la rénovation et la modernisation du réseau.

Les autres éléments de réponse au diagnostic que j'ai fait sont contenus pour l'essentiel dans l'engagement national pour le fret ferroviaire, annoncé par le gouvernement le 16 septembre dernier. Je développerai rapidement les quatre volets les plus importants au regard de l'infrastructure et de ce qu'on attend de RFF. Il y a quatre volets. Le premier concerne les nouveaux services ; le second, les investissements d'infrastructure ; le troisième, la qualité de l'offre des sillons ; et le quatrième, les péages.

Le volet numéro un, c'est la contribution de RFF à la création de nouveaux services et à leur développement. Cela concerne les autoroutes ferroviaires, en particulier la mise au gabarit haut et la mise au gabarit bas et le tracé des sillons de très bonne qualité exigés par les autoroutes ferroviaires. C'est également la contribution de gestionnaires d'infrastructures à la naissance et au développement des opérateurs ferroviaires de proximité, avec le volet de ces opérateurs de proximité qui concerne l'entretien des lignes terminales de fret. Troisièmement, c'est la participation de RFF au développement des futurs services de fret rapides, avec ce qu'on attend de RFF pour les raccordements et pour le dégagement de capacités sur les lignes à grande vitesse. Enfin, il s'agit de la participation de RFF pour permettre la création de trains plus longs et plus lourds, en particulier la nécessité d'avoir des voies d'évitement pour ces trains plus longs qui soient suffisamment nombreuses pour permettre leur circulation. Voilà pour le premier volet sur la contribution de RFF aux nouveaux services.

Le deuxième concerne les investissements pour la modernisation du réseau qui sont inclus dans l'engagement national pour le fret ferroviaire. Ces investissements sont très importants, ils ont été chiffrés à 7 milliards d'euros pour la décennie qui commence. Ces investissements concernent des investissements de capacité – par exemple le contournement de nœuds trop souvent engorgés – des investissements de fiabilité – en particulier concernant

les installations permanentes de contre-sens – des investissements concernant la modernisation ou l’extension de plateformes de transport combinées qui appartiennent à RFF, et la rénovation des lignes terminales de fret qui a commencé. Voilà pour l’essentiel sans revenir sur la liste publique qui est dans le document qui a été publié par le gouvernement en septembre dernier.

Le troisième volet où l’on attend RFF, c’est pour ce qui concerne la qualité des sillons. Nous avons entrepris trois grands projets qui vont concourir à l’amélioration de la qualité des sillons. Le premier projet, nous l’appelons « plateforme commerciale ». C’est la création et la modernisation d’outils au sein de RFF pour mieux gérer la problématique des sillons et des plages travaux. Le deuxième projet, c’est ce qu’on appelle le cadencement 2012 visant à mieux structurer l’offre de sillons de RFF et donc à dégager des possibilités de circulation pour le fret beaucoup plus facilement et beaucoup plus nombreuses. Le troisième projet que l’on appelle « fenêtre 2012 », c’est un projet extrêmement important visant à mieux organiser les fenêtres de disponibilité pour les plages travaux sur tous les grands axes du réseau, de manière à avoir une connaissance sur plusieurs années et une plus grande visibilité du temps réservé aux plages travaux et du temps réservés aux sillons.

Autre mesure très importante de l’ENFF, c’est ce qu’on appelle le sillon garanti que l’on va mettre en place progressivement en 2011/2012/2013. Cela répond à une observation qui a été faite tout à l’heure par Emmanuelle Bontemps. Progressivement, nous allons étendre une garantie consistant à ce que lorsqu’un sillon sera annulé pour une raison ou pour une autre – par exemple pour une plage travaux indispensable à court terme – un autre sillon puisse être offert dans un couloir de temps de deux heures.

Enfin, en ce qui concerne la circulation ferroviaire, un élément important, c’est la création au sein de la SNCF, conformément à la loi ORTF de mi-décembre dernier, de la direction de la circulation ferroviaire. C’est une création extrêmement importante qui va conduire très rapidement à de nouvelles relations techniques entre RFF et la DSF et, je n’en doute pas, à des progrès rapides en matière de gestion des circulations ferroviaires.

Le dernier volet, ce sont les péages. Il a été décidé sur proposition de RFF dans le cadre de l’engagement national pour le fret ferroviaire que le péage, qui est à un des niveaux les plus bas en Europe, soit maintenu à ce niveau bas jusqu’en 2015, inflation des coûts mise à part.

Christian COSTA

Vous avez évoqué au début de la séance le Grenelle de l’environnement, dans lequel il est écrit qu’on devrait voir les parts de marché du fret ferroviaire monter à 25 %. Il y avait un plan fret qui suivait derrière et je voudrais simplement en rappeler quelques éléments. Dans le plan de fret, il y avait le fait de développer un réseau ferroviaire à dominante fret – le ROF,

Réseau Orienté Fret. Il existe mais les priorités doivent être mises en œuvre par RFF et la DCF, la Direction des Circulations Ferroviaires mise en place depuis le 1^{er} janvier.

Quand on regarde les grands trains internationaux, ils n'ont pas plus de priorités que les autres. C'est un peu dommage parce que ce sont des trains qui viennent de Pologne et qui desservent l'Espagne, ou inversement. Ils n'ont aucune priorité lorsqu'ils sont sur le territoire français. C'est un peu dommage d'avoir ce contrôle aujourd'hui par rapport à ces grands trains.

Il y a aussi la limitation et les contrôles renforcés des impacts travaux. Je comprends très bien qu'il a fallu rénover et qu'il y a un grand chantier de rénovation mais aujourd'hui, on se retrouve dans des cas où les trains ne passent plus ni d'un côté ni de l'autre. Il y a parfois des itinéraires en parallèle où des travaux sont réalisés en même temps. Cela veut dire qu'aujourd'hui, en stratégie, on n'est pas trop bon.

Il y a également le fait de développer les services de fret à grande vitesse. Nos collègues SNCF ont raison, cela nécessite des investissements très importants – les offres massifiées d'autoroutes ferroviaires notamment. Un des derniers points du plan, c'est de massifier les dessertes des ports maritimes par voies ferroviaires.

Nous, ce qu'on relance, c'est que les autorités doivent être garantes d'une concurrence transparente et équitable *via* la création de la Haute Autorité du fret ferroviaire. On attend beaucoup de l'ARAF parce que nous sommes effectivement parfois dans des situations difficiles. Nous avons aussi la création de l'Association Française du Rail, l'AFRA, qui permet également de promouvoir et de défendre les intérêts des opérateurs de fret ferroviaire privés et de mettre le réseau ferré français dans des conditions de commercialisation capables de concurrencer sur le long terme le fret routier. Ça, je pense que c'est important pour le futur.

Dans l'avenir du fret ferroviaire, ce qu'on regarde, c'est la mise à niveau technique du réseau ferré en garantissant la continuité des circulations. Il faut faire des travaux, on est d'accord mais si on ne peut plus passer, ce n'est pas comme ça qu'on va faire du fret ferroviaire. Il y a également l'électrification. Aujourd'hui, on entend souvent : « *Les entreprises privées de fret ferroviaire utilisent beaucoup de diesel.* » Oui mais quand on regarde le nombre de camions que cela remplace sur la route, je dirais qu'en CO₂, on n'est pas si mal que cela. Néanmoins, il y a effectivement un certain nombre d'itinéraires qui ne sont pas électrifiés et qui nous obligent, surtout dans les dessertes terminales, à utiliser des diesels.

S'agissant de la possibilité d'intervention sur la gestion des sillons, nous sommes aujourd'hui dans une situation où un opérateur de fret ferroviaire privé n'a aucune visibilité. J'entendais tout à l'heure parler des difficultés de l'obtention d'un sillon et je me réjouis de ce que je viens d'entendre de mon collègue de RFF qui a dit que si nous n'avons pas de sillon, on nous proposera une alternative dans les deux heures. Je m'en réjouis et j'ai bien noté. J'espère

que cela fonctionnera parce qu'aujourd'hui, ce n'est pas le cas. J'en suis désolé mais nous sommes parfois en attente d'un sillon pendant 24 heures.

La création d'indicateurs de qualité de sillons entre RFF et le gouvernement qui mesureraient la performance de circulation des trains, permettrait de voir éventuellement la circulation aujourd'hui du fret ferroviaire en France. Quand on regarde la moyenne de vitesse du fret en France, c'est quand même aberrant.

Je terminerai là-dessus parce qu'on pourrait discuter longuement des difficultés que nous avons en tant qu'opérateurs ferroviaires privés. Le fret ferroviaire français est un outil majeur et un réservoir important de développement économique. Il faut garantir son avenir en améliorant régulièrement les conditions d'exploitation et de circulation des trains de fret.

François COART

Dans les diagnostics, j'avais souligné un certain manque d'innovation du secteur et je souhaiterais souligner deux points qui sont un peu antinomiques. Le premier, ce sont les projets de fret à très grande vitesse dans lesquels Eurotunnel et sa filiale Europorte sont parties prenantes. En effet, nous avons rejoint l'association Eurocarex dès 2007, nous comptons développer un terminal fret embranché sur la ligne à grande vitesse britannique près de Londres et espérons qu'Europorte sera candidate à la traction des trains.

Au-delà des intérêts économiques et environnementaux qui sont absolument clés dans ce projet, je crois qu'Eurocarex est vraiment une façon de redynamiser le fret ferroviaire en démontrant à des catégories de clients, qui s'en sont détournés ou qui n'y ont jamais eu accès, la qualité, la rapidité et la rentabilité.

Le deuxième point que je souhaiterais traiter est tout à fait à l'autre bout de la chaîne. C'est le chaînon manquant qu'est l'opérateur de proximité. Je vais faire un distinguo subtil entre l'opérateur local et l'opérateur de proximité. Il existe dans l'état actuel des choses, des opérateurs locaux. Nous en sommes un. Par exemple, à Lérrouville où nous agglomérons des coupons isolés dans des trains multi-clients. Nous avons aussi des dessertes de silos à la carte relativement nouvelles. C'est-à-dire que le client nous donne la carte des silos qu'ils souhaitent qu'on desserve et on agglomère un train qui part sur plus longue distance. Le transmanche en est un. Mais tout cela, ce sont des opérateurs qui sont justifiés par un seul client et il existe toute une série de catégorie de clients qui ne peuvent pas justifier à eux seuls la création d'un opérateur.

Il faut donc une fédération de clients et le problème que nous avons jusqu'à présent, c'est qu'il n'y a pas de fédérateurs. Je me tourne très clairement vers les Chambres de commerce et d'industrie, qui doivent assurer ce rôle de fédérateur et de cocontractant. Il y a un excellent modèle qui

fonctionne très bien en France depuis des années, c'est celui du transport public. Pour le transport public, il y a des communautés d'agglomération et qui ont créé des CEM – je ne sais pas si c'est le meilleur outil, je ne souhaite pas du tout polémiquer à ce niveau – dont il faut fermer le triangle entre le client, l'opérateur et le fédérateur, qui peut même devenir un carré. En effet, la loi permet que dans certains cas l'opérateur de proximité reprend aussi l'infrastructure de lignes à très faible trafic, ce qui est relativement logique.

Pour clôturer cette présentation, je pense que dans les six cas, on manque clairement en matière de transport d'une vision intégrée des choses. Je plaide pour qu'on arrête cette espèce de mouvement de perte d'énergie et de gaspillage dans des projets qui ne sont pas valables ou n'ont pas une assise financière. Nous, on avait souligné le problème de la France qui perd sa place industrielle. Nous voyons très bien sur la Côte d'Opale qu'il y a une concurrence effrénée des ports qui est génératrice de gaspillages en matière de ressources et qui finalement ne génèrent plus de trafic. Ce qui fait que nous avons des infrastructures portuaires complètement sous utilisées et que tout part par le port de la Mer du Nord et des autres pays.

Patrick GUENOLE

Je ne répèterai pas ce qui a été brillamment dit en termes de propositions. Je me contenterai de faire des remontées de terrain, des choses qu'on vit les pieds dans le ballaste chaque jour. En exprimant les freins identifiés, on pourrait éventuellement trouver des propositions. Au départ de l'ouverture de la concurrence, il y a comme un vice d'origine qui fait que le premier opérateur est aussi gestionnaire des infrastructures. C'est un peu comme si sur un circuit automobile, les commissaires de course faisaient partie d'une écurie. Résultat, nous devons à notre grand désagrément faire de nombreux arrêts au stand non souhaités. Les travaux en expliquent une partie.

En chiffre, notre business plan avait été bâti sur une vitesse moyenne de 70 kilomètres/heure. Or nous atteignons aujourd'hui péniblement 40 kilomètres/heure. Vous voyez la différence. Cela impacte bien évidemment nos coûts et notre compétitivité, notamment par rapport à la route – qui est notre réel concurrent, je ne le répèterai jamais assez.

Deuxième constat, SNCF est le premier opérateur et de très loin sur le marché du fret ferroviaire. Il y a peu de secteur d'activité où un opérateur a plus de 80 % de parts de marché. Or dans tous les secteurs d'activité, c'est une loi vérifiée : c'est l'opérateur dominant qui fait le marché. Or le constat va aujourd'hui d'une baisse des tonnes kilomètres, cela a été dit tout à l'heure. Sur le terrain, les chargeurs ne sont pas forcément satisfaits – cela a été dit également.

Troisième constat, l'agressivité dans les prix. C'est quelque chose que nous vivons très souvent et je tiens là à faire une précision. C'est bien fret SNCF qui à chaque fois que nous le rencontrons sur une affaire nous bat à

plates coutures. C'est clair, on n'a jamais réussi à battre fret SNCF sur la moindre affaire et aujourd'hui, Colas Rail ne vit que sur ses marchés captifs et protégés. Je dis que cela ne sert à rien d'être meilleur que la route de 30 %. A 10 %, les chargeurs seraient satisfaits et surtout on doit travailler sur la satisfaction, la régularité et la fiabilité.

Pierre BALAYAU

Monsieur le président, vous avez souhaité que cette commission soit zen. Il faut aussi qu'elle soit digne. Si un certain nombre d'affirmations sont faites et si elles sont si graves, il faut qu'elles soient justifiées. Je demande donc de façon très claire que nous soit apportée la démonstration économique et sociale précise des affirmations graves qui viennent d'être faites sur la politique commerciale de fret SNCF. Je vous remercie.

Patrick GUENOLE

Je termine. Il y a un organisme qui est l'ARAF. Nous mettons beaucoup d'espoir dans cet organisme, qui est l'autorité de régulation du marché. Je regrette qu'aujourd'hui, elle ne soit pas opérante et opérationnelle. On attend beaucoup de cet organisme.

Ma proposition consiste à dire qu'il ne faut pas refuser la concurrence. Elle a démontré dans des temps passés qu'elle était génératrice de développement de marchés. Il faut l'accepter et probablement la fluidifier. C'est ensemble avec tous les opérateurs qu'il convient d'augmenter le marché, c'est-à-dire le gâteau. Les parts de chacun seraient plus importantes.

Francis GRIGNON

Par rapport à la remarque de Monsieur Blayau, nous aimerions bien que vous nous transmettiez les éléments écrits sur ce que vous avez dit.

François REMOUE

Je donnerai trois grandes orientations. D'abord, je vais reprendre un peu ce que j'ai dit tout à l'heure sur la nécessité d'une politique économique et industrielle compétitive. Si on arrive, comme cela été fait récemment, à se mobiliser pour sauver l'industrie française, je crois qu'on rendra un grand service au fret ferroviaire. C'est une première orientation.

Deuxième orientation qui a déjà été évoquée et qui est très importante, c'est de combler le retard en innovation – qu'elle soit technologique, organisationnelle ou logistique. C'est vrai que le fret ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport – le maritime ou la route – n'a pas connu de grandes révolutions, y compris par rapport au ferroviaire passager

avec les lignes à grande vitesse. Aujourd'hui, on est en train d'expérimenter les trains longs et je pense que l'innovation est vraiment la clé de l'avenir pour que le fret ferroviaire puisse s'adapter aux nouvelles demandes de transports et aux nouveaux besoins économiques et sociétaux. Le retard en matière d'innovation, c'est quelque chose de très important.

Troisième préconisation, c'est qu'il y ait une confiance dans le système. Si on veut faire venir ou revenir des entreprises vers le mode ferroviaire, il faut qu'il y ait une compréhension de comment fonctionne le système – qui fait quoi entre les opérateurs privés et les acteurs publics, le rôle de l'Etat régalien et à la fois actionnaire, le rôle des entreprises ferroviaires par rapport aux gestionnaires d'infrastructures... Souvent, on nous pose des questions sur comment cela fonctionne et ce n'est pas toujours facile à expliquer. Il faut absolument qu'il y ait des règles du jeu claires et une confiance dans le système. C'est pour ça que l'autorité de régulation indépendante qu'on avait défendue, on attend qu'elle ait une mise en place effective parce qu'on pense que cela peut être un instrument important de confiance dans le système.

En conclusion, je voulais dire que la problématique du fret ferroviaire a été prise *via* le prisme environnemental du Grenelle de l'environnement. Cela a donné lieu à des solutions parfois diffuses, confuses, parfois accessoires et on a peut-être un peu oublié un certain nombre de fondamentaux économiques. Ce ne serait pas mal qu'on revienne à une approche beaucoup plus économique du système et du modèle économique du ferroviaire, pour qu'il soit viable économiquement et socialement et que chacun gagne de l'argent dans le système. Ce ne serait pas mal par rapport à la première orientation environnementale – c'était très consensuel, on a tous été pris par cet engouement – de revenir à des considérations économiques. Cela me paraît plus que nécessaire.

Jean-Paul DENEUVILLE

Concernant le transport combiné et les relations entre le fer et la route, j'aurais quatre suggestions. Premièrement, il existe aujourd'hui des contrats dits de qualité entre les opérateurs de transport combiné et les entreprises ferroviaires. C'est positif et indiscutablement, cela joue lorsqu'il y a des clauses de pénalités en cas de dysfonctionnements. C'est positif, c'est à développer mais il faut bien concevoir que c'est insuffisant. Un chèque ne règle pas les problèmes de paralysie du système ferroviaire.

Deuxième point, ces contrats de qualité existant, ce qu'il faut surtout peut-être, c'est concevoir parallèlement des contrats de collaboration entre les entreprises ferroviaires, les opérateurs de transport combiné et les entreprises routières, qui garantissent la continuité des trafics et donc des contrats d'engagement qui peuvent préserver à la fois des priorités et des urgences. Sinon, j'insiste sur le fait que le transport combiné ne restera qu'une variable d'ajustement du mode routier dominant.

Troisième point, aujourd'hui, l'entreprise SNCF maîtrise l'essentiel des moyens de transport combiné. Cela nécessite qu'il y ait des actions spécifiques de développement des opérateurs de transport combiné qui travaillent avec les entreprises routières, dans la mesure où aujourd'hui ces deux mondes auraient plutôt tendance à vivre en parallèle.

Quatrième point, tout ceci doit s'exercer dans un climat de confiance et de clarification du cadre des conditions de concurrence. Avec un point plus particulier : quel doit être le rôle et la place de l'Etat, actionnaire ou régulateur, dans l'organisation générale du schéma des transports, tout au moins en ce qui concerne les relations entre le rail et la route.

Voilà les quatre propositions que je peux faire au titre du transport routier, en évitant comme vous l'avez souhaité tout jugement de valeur.

Christian ROSE

Avant d'aborder les solutions, je voudrais poser trois postulats pour ne pas s'orienter dans de mauvaises directions et donc vers de fausses bonnes solutions. J'ai entendu de nombreux intervenants sur la concurrence modale entre la route et le fer. C'est un discours certes plaisant, qui peut séduire l'opinion publique, mais qui ne résiste à l'épreuve des réalités. Je crois foncièrement et fondamentalement que c'est en son sein même que le fret ferroviaire trouvera les leviers de son dynamisme et de son développement. Ce n'est pas par des nouvelles politiques de pseudo régulation modale que nous parviendrons à faire en sorte que le fret ferroviaire se développe.

Un seul exemple, le fait qu'aujourd'hui le critère de pertinence du fret ferroviaire se concentre sur le train massif régulier ou le train massif est la démonstration que cela n'est pas en pénalisant le routier qu'on va faire se développer le fret ferroviaire. Je n'insisterai pas plus sur le sujet mais j'exhorte la classe politique à cesser de donner du crédit à ces approches, qui sont me semble-t-il d'un autre âge.

Deuxième postulat, la notion de service public du fret ferroviaire a vécu. Elle est derrière nous et je pense qu'il ne faut pas espérer y revenir. Cela engendre trois conséquences. D'abord, il ne sera plus possible que des subventions d'exploitation viennent couvrir les pertes des opérateurs ou d'un opérateur. Cela, je crois que c'est avéré.

Deuxième conséquence – on a beaucoup entendu parler ce matin d'aménagement du territoire et je crois que les opérateurs ferroviaires ne sont plus en mesure de faire de l'aménagement du territoire. Je crois par ailleurs que les orientations prises aujourd'hui par fret SNCF au travers du train multi-lots multi-clients sont la démonstration de cette réalité, qu'on apprécie ou qu'on n'apprécie pas mais c'est factuel. Je pense qu'il faut l'accepter, quitte à avoir quelques aménagements. Peut-être que le transport combiné rail/route est une solution vers laquelle il faudra s'orienter. Les opérateurs de proximité constituent peut-être aussi des pistes, encore qu'à nos yeux, cela reste encore

purement du conceptuel. On n'a pas encore vu l'ombre de la création d'un véritable opérateur de proximité en France.

Troisième conséquence de ce constat, c'est que les entreprises ferroviaires doivent rechercher de la productivité en interne, en intra-modal et le cas échéant en intermodal mais par leurs propres actions. On a parlé tout à l'heure de longueur de train et je pense qu'il y a des efforts d'innovation à faire en matière d'allongement des trains, notamment en matière d'allongement des trains de transport combiné.

Troisième postulat – je vais peut-être choquer quelques participants – c'est que l'avenir du fret ferroviaire, c'est le trafic conventionnel : le train entier, peut-être le train multi-lots multi-clients ou la messagerie ferroviaire et le transport combiné rail/route. Ce sont sur ces trois segments me semble-t-il qu'il faut mettre l'accent. Non pas qu'il ne faille pas s'intéresser à d'autres projets innovants, fret à grande vitesse ou autoroutes ferroviaires, mais ce n'est pas dans ces segments innovants qu'on va faire du report modal massif et important.

J'ai insisté tout à l'heure sur l'aspect financement des orientations. Les fonds publics ne sont pas illimités, il y a des choix à faire et il faut me semble-t-il que ces choix soient faits là où il y a de vrais gisements et de vrais leviers de développement du fret ferroviaire. C'est toute une question de proportion à avoir entre les financements dans telle orientation et les gains économiques et environnementaux à en attendre.

Au-delà de cela, il y a trois mesures complémentaires sur lesquelles je mettrais volontiers l'accent pour accompagner le développement du fret ferroviaire. Dans le cadre du conseil national des transports, nous avons passé deux ans à établir un contrat type de transport ferroviaire. Ce contrat type a vocation à fixer un cadre minimum supplétif des droits et obligations des entreprises ferroviaires avec leurs clients, qu'ils soient chargeurs ou commissionnaires. Certes, ce ne sont pas les très gros clients ni les gros opérateurs qui ont besoin d'un tel document pour formaliser leurs relations. Comme disait à l'instant notre ami du Medef, si on veut intéresser de nouveaux acteurs au ferroviaire, il faut aussi les rassurer juridiquement par un contrat et par des garanties qui leur donnent envie et qui les rassurent si demain ils sont amenés à faire du ferroviaire. Je pense notamment aux opérateurs de proximité. Les cocontractants des opérateurs de proximité seront peut-être des chargeurs qui aujourd'hui ne font pas de ferroviaire mais qui pourraient en faire demain. Leur présenter un cadre juridique qui les rassure est de nature à développer ce dispositif.

Deuxième orientation – on a beaucoup parlé du combiné rail/route et on est convaincu que c'est un vrai gisement et que beaucoup de choses doivent être mobilisées pour développer ce segment de chaîne de transport. Je crois plus aux mesures ciblées incitatives qu'aux mesures punitives générales. Dans ce cadre, je vois deux mesures susceptibles d'encourager au développement de l'inter-modalité et combiné rail/route. C'est premièrement d'instituer des

abattements pour la future taxe kilométrique poids lourds sur les trajets de pré et post acheminement ferroviaire. Deuxième chose, c'est d'envisager de dégager de la productivité sur les capacités de chargement des véhicules routiers qui font des pré et post acheminements. Notamment, nous sommes aujourd'hui dans une position au niveau de l'association qui est de développer le 52 tonnes sur les pré et post acheminements ferroviaires. C'est une position que nous avons adoptée et que nous avons présentée au gouvernement dans le cadre du rapport qu'il est censé vous présenter prochainement sur le 44 tonnes.

Emmanuelle BONTEMPS

Je pense qu'il faut poursuivre des actions qui ont déjà été initiées et qui sont déjà en route. Telles que les actions qui ont été citées par RFF au niveau de la flexibilité de l'offre de l'octroi des sillons et une adaptation aux contraintes des entreprises. On va tout à fait dans ce sens-là. Il faut aussi poursuivre le dialogue initié par la SNCF auprès de ses clients. Il s'agit de poursuivre l'écoute de ses clients par la SNCF et d'adapter son offre aux besoins de ses clients. Il faut poursuivre les efforts dans l'innovation des nouvelles technologies et des matériels, tels les trains longs et lourds comme énoncé il y a quelques semaines. Egalement, il faut s'assurer de la mise en œuvre effective et du fonctionnement effectif de l'ARAF – que tout le monde a saluée lors du vote de la loi ORTF de décembre 2009, mais qui aujourd'hui est encore un peu en inertie. Je ne saurais par ailleurs que rappeler la nécessité de la contribution collective au succès des OFP, comme énoncé par la SNCF et RFF. Il s'agit d'assurer le succès de cet opérateur du dernier kilomètre qui est assez fondamental pour la compétitivité du fret ferroviaire.

Je rejoindrais Monsieur Rose sur la nécessité de voir aboutir le projet de contrat type ferroviaire qui a été élaboré dans un souci de respect des intérêts et des responsabilités de chacun et pour assurer un cadre réglementaire qui soit clair et rassurant pour l'ensemble des parties. Ce n'est pas toujours le cas aujourd'hui et cela peut effectivement freiner quelques chargeurs dans l'utilisation du fret ferroviaire.

Egalement, je pense qu'il faudrait trouver une solution pour qu'en cas de grève d'une des entreprises ferroviaires, les autres entreprises ferroviaires ne soient pas bloquées alors que leurs personnels ne sont pas en grève. On sait très bien qu'il y a des entreprises ferroviaires qui ont été pénalisées par ricochet par les mouvements sociaux de ces dernières semaines.

Daniel MARINI

Je voudrais ré-insister sur une solution qui est le dialogue clients/fournisseurs et je tenais à remercier particulièrement la SNCF d'avoir accepté d'établir un dialogue technique avec l'UIC face aux contraintes et aux inquiétudes que nous avons sur le nouveau schéma directeur, concernant en particulier le wagon isolé. Ce dialogue a permis que nous analysons ensemble

les besoins de l'industrie chimique en termes de transport et logistique, que nous analysions l'impact sur l'industrie chimique du nouveau schéma directeur et il a éventuellement permis d'identifier des opportunités d'évolution du transport ferroviaire des produits chimiques.

Ce dialogue a aussi permis de s'apercevoir qu'il y avait à peu près 85 % des flux qui étaient sauvegardés dans le nouveau schéma directeur en ce qui concerne le wagon isolé. Ce qui ne veut pas dire qu'on souhaite abandonner les 15 % restants, ni que les entreprises de la chimie qui sont concernées par ces 15 % soient mises en difficulté. Nous continuons donc le dialogue avec fret SNCF et, en particulier, nous avons établi des pilotes pour mutualiser le flux dans une ou deux régions qui sont particulièrement concernées par le projet.

Au-delà de ce dialogue, en termes économiques, nous nous opposons à toute hausse massive et brutale des coûts de transports qui pourrait mettre en danger certains sites chimiques. J'ai parlé de la crise tout à l'heure. Nous avons été fortement affectés par cette crise et il est impossible pour nous d'admettre des hausses considérables. Je rappelle que le transport et la logistique représentent 10 % de notre chiffre d'affaires.

En ce qui concerne les solutions d'une façon plus générale, pour rendre l'offre de messagerie compétitive, il conviendrait d'abord d'encourager l'augmentation d'une offre concurrentielle et le développement du fret ferroviaire européen. Certainement d'adopter les bonnes pratiques d'autres opérateurs européens et nous invitons les opérateurs en France à se joindre au consortium européen X-Rail pour la promotion du wagon isolé. Il s'agirait par ailleurs de trouver un meilleur équilibre dans les engagements réciproques clients/fournisseurs. D'aider les opérateurs et les chargeurs en soutenant les investissements et les actions qui visent à augmenter la part du transport ferroviaire. Pour nous, il faut également donner plus de souplesse pour augmenter les capacités de stockage de matières dangereuses sur les sites industriels pour faire face à une plus grande rigidité du système.

La compétitivité de l'industrie chimique en France ne pourra s'améliorer qu'à ces conditions et enfin, je rappelle que le transfert sur camions est une aberration écologique.

Henri BASCUNANA

Selon nous, la relance du fret ferroviaire doit reposer sur un effort conjoint de la puissance publique de RFF et de l'opérateur historique qu'est la SNCF. Cet effort doit être adapté à la réalité économique des territoires, composés pour l'essentiel de PME dont la production unitaire ne permet que rarement de composer un train entier. Cela souligne l'importance cruciale des choix stratégiques et politiques et le caractère inadapté des solutions retenues à la fois par le gouvernement et par la direction de la SNCF.

L'engagement national pour le fret ferroviaire, à l'horizon 2015, ne concerne que la fluidité des trafics de transit internationaux. Même s'ils sont nécessaires, ils ne peuvent se faire au détriment des trafics nationaux. Le schéma directeur de la SNCF qui lui est appliqué dès aujourd'hui consiste en l'abandon du maillage du réseau de wagons isolés, au profit de relations dites multi-lots multi-clients entre onze sites seulement. Je ne vous les citerai pas mais je les ai si vous les voulez. Le reste du territoire serait desservi par des entreprises locales privées de fret ferroviaire, que la SNCF est sommée de financer, et par des camions après transbordement des marchandises dans des ports-rails créés dans les onze sites.

Dans le plan, trois des onze triages à la gravité existant encore à la SNCF sont susceptibles d'être gardés – le plan transformant les autres en ce qu'on appelle le tri à plat. Quand on sait que le tri à la gravité consiste à trier environ 3 000 wagons/jour et que le tri à plat consiste à trier environ 150 wagons/jour, on se demande où est le développement recherché.

L'activité de transport massif par trains entiers serait démantelée entre quatre entités – pseudonyme pudique de filiales – opérant sur une partie seulement du territoire et spécialisées respectivement dans les produits charbon/acier, agriculture et produits de carrière et combiné chimie/auto/produits de grande consommation.

Dans ce cadre, nous pensons que le schéma directeur de la SNCF doit être stoppé car en poursuivant la casse de l'appareil industriel de production, il oriente fret SNCF sur une stratégie de niche incompatible avec l'enjeu de société du transport de marchandises.

En 2008, le transport intérieur de marchandises tous modes confondus représentait 250 milliards de tonnes de kilomètres. Seulement 24 ont été transportées par le ferroviaire. Le cœur du report modal et donc du développement du mode ferroviaire est là dès maintenant. Le transport est un ensemble complexe, logistique, de l'expéditeur au destinataire final. Il faut raisonner en système de transport et considérer le ferroviaire comme un segment d'une chaîne multimodale. Il faut optimiser tous les maillons et lever les contradictions entre les uns et les autres – SNCF, groupe SNCF, RFF, autres entreprises ferroviaires et autres modes de transport.

De la même manière, il faut contribuer à assurer les cohérences territoriales. Ainsi l'intervention publique doit inciter les chargeurs et les industriels à réfléchir en commun à leurs transports. Des convergences peuvent se développer entre l'intérêt général qui vise à orienter des flux vers des modes respectueux de l'environnement et l'intérêt des chargeurs qui peuvent bénéficier de ces mises en commun.

Seule une politique des transports basée sur des valeurs de service public permettra de respecter ces choix. Elle doit s'appuyer sur une volonté forte de régulation de la concurrence, de même que sur des infrastructures et un système performants irrigant le territoire. Pour les infrastructures, nous proposons :

- d'accorder une priorité à la rénovation et à la modernisation du réseau ferroviaire pour résorber les ralentissements existants et rajeunir les installations ;

- de planifier et financer les investissements de capacité qui s'avèrent nécessaires sur le réseau ferroviaire existant dès que la saturation apparaît inévitable ;

- de réactiver l'obligation de relier par l'embranchement ferré toutes les zones d'activité où l'importance des flux de marchandises justifie l'emploi du mode ferroviaire ;

- d'établir un plan stratégique projetant la consistance du réseau et ses performances à l'horizon 2025 en s'appuyant sur RFF et la SNCF, en concertation avec les collectivités territoriales, les représentants des usagers et les partenaires sociaux ;

- de revaloriser la contribution en charge d'infrastructures versée par l'Etat à RFF, pour permettre de financer un entretien courant suffisant des infrastructures ferroviaire. J'avoue que les 4 milliards d'euros annoncés par RFF pour 2010 nécessitent des explications, parce que je n'ai pas cela en tête ;

- d'améliorer enfin la gestion et la qualité des sillons. J'ai entendu parler Monsieur Blayau de contrats de qualité et cela mériterait des précisions.

Pour le système de production, sur la base de l'architecture existante mais aussi des implantations des entreprises utilisatrices du fret, nous proposons :

- de pérenniser et de moderniser le réseau français pour rejoindre l'alliance X-Rail, dont on n'a pas parlé aujourd'hui, avec un réseau de gares assurant le maillage et la capillarité du territoire alimentée par un réseau constitué de gares frets, elles-mêmes reliées à un réseau de HUB de dimension internationale constitué par les grands triages existants. Je pense qu'on pourrait peut-être ainsi répondre à des questionnements de l'UIC ;

- d'optimiser les dessertes terminales en favorisant la mutualisation des flux par une approche technico-commerciale, territoriale et multi-produits à l'échelle locale et en faisant évoluer les métiers de dessertes et les organisations pour mieux les intégrer dans les chaînes logistiques des utilisateurs ;

- d'améliorer bien sûr la qualité de service et là, nous pensons, comme le comité Weibel en 2006 qu'il y a corrélation entre effectifs et qualité de service. Je rappelle que pour la CGT, depuis 2003, c'est plus de 10 000 emplois qui ont été supprimés à fret SNCF.

Concernant les opérateurs de proximité, ils doivent avoir pour vocation de développer le fret ferroviaire là où il est traditionnellement absent et la SNCF et son groupe doivent en être les promoteurs et les acteurs pivots. Fret SNCF doit contribuer activement à un même effort de mutualisation des flux dans les zones où elle est présente, particulièrement en zone dense.

Jean-Daniel BIGARNE

L'UNSA considère qu'il faudrait rendre crédible la perspective d'un rééquilibrage modal. Sans intervention publique, la trajectoire naturelle du marché est et restera favorable à la route. Une action volontariste nécessitera des moyens qui semblent pour l'instant manquer à l'Etat. L'UNSA propose une action lisible, cohérente et continue en faveur de l'environnement. Les dernières annonces sur la mort de la fiscalité carbone et l'abandon à court terme de la tentative de tarification d'usage des infrastructures routières ne plaident malheureusement pas en faveur d'un renouveau du rail.

Plus fondamental, compte tenu de l'état des infrastructures et de la situation financière de RFF, il semble peu probable que le fret garde une large place sur le réseau face à la pression des besoins voyageurs plus solvables directement ou par le biais de subventions. Aussi, le déclin actuel a toutes les chances d'être définitif. A titre d'exemple, l'UNSA estime qu'il y a peu de chances de voir ce construire une ligne fret pour faire du combiné. Il reste pour le fret ferroviaire des trains massifs, de moins en moins rentables à cause de la concurrence intermodale, et des trafics de niche qui par leur nature – matières dangereuses ou pondéreux – ou leurs particularités, comme la messagerie rapide – dessertes urbaines denses – sont en capacité de payer le prix du service.

Concernant la place de l'EPIC SNCF dans le secteur, il ne faudrait pas croire que l'écart de compétitivité entre modes puisse être comblé par le différentiel de coût de personnel entre la SNCF et ses concurrents. L'ampleur des déficits d'exploitation est d'une autre nature et les coûts sociaux jouent à la marge sur la compétitivité de fret SNCF.

Enfin, concernant le transport combiné et les autoroutes ferroviaires, l'UNSA affirme que ces activités ont un intérêt certain pour la Nation. Elles nécessitent un soutien des pouvoirs publics et elles ne pourront émerger rapidement que dans le cadre de DSP et en bénéficiant d'un modèle économique robuste, où les aides à l'investissement voire à l'exploitation peuvent être nécessaires.

Eric MEYER

Pour Sud-rail, les propositions, ce serait :

- la prise en compte dans la tarification de chaque mode de transport de la totalité de ses coûts environnementaux et d'usage d'infrastructures ;

- d'aller chercher dans les autres pays européens la réglementation favorisant le fret ferroviaire, à l'instar de ce qui peut se pratiquer en Allemagne pour les matières dangereuses ;

- d'aller chercher le trafic là où il est. Le trafic de transit international représente actuellement 60 milliards de tonnes/kilomètre en France. Ce trafic de transit, inutile pour notre industrie française et pour notre territoire, serait une bonne niche pour aller rechercher du trafic. Les trafics de pondéreux étant à confier au fer et au fluvial. Surtout, pour tout ce qui est trafic de proximité, il ne faut pas se couper, à travers le plan multi-lots multi-clients ou la création des EFP, de ce que nous considérons comme un service de wagon isolé qui doit être reconnu comme activité d'intérêt général. Avec l'obligation inscrite dans la loi de création d'embranchement sur toute nouvelle zone industrielle ou d'activité commerciale, ce qui permettrait un rattachement au réseau européen X-Rail. Je rappelle les chiffres qui peuvent être donnés à l'heure actuelle par les techniciens. Ils disent que 50 % du potentiel de développement du ferroviaire se situent dans le wagon isolé ;

- l'arrêt du dumping social par la création d'un statut unique du travailleur du rail sur la réglementation existante qui a fait ses preuves.

Dominique AUBRY

Le défi lancé est celui du redressement et du développement du fret ferroviaire. Pour cela, nous devons nous poser des questions essentielles ;

Quelle configuration pour l'outil industriel ferroviaire ?

La CFDT s'inscrit dans des choix qui assureront de façon durable le redressement et le développement du FRET ferroviaire.

Dans le cadre d'une politique de développement durable, cela doit se traduire par des actions sur :

- les dessertes portuaires et les trafics d'avenir en relation avec la reconfiguration du tissu industriel et commercial européen ;

- des modes de traction propres et respectueux de l'environnement ;

- des investissements qui favorisent le développement des trafics – électrification, mise au gabarit, itinéraires dédiés... ;

- un maillage ferroviaire cohérent et compétitif face à l'engorgement du réseau routier. Ce maillage devra inclure le futur mode de production des Opérateurs Ferroviaires de Proximité ;

- un saut technologique pour l'industrie du fret ferroviaire – trains longs, lourds, contrôles de vitesse etc.

La CFDT estime que l'Etat a des responsabilités concernant la restructuration de l'outil industriel du fret ferroviaire. A ce titre, il doit assumer les investissements nécessaires au redressement de ce secteur

important pour le soutien de l'activité économique du pays au travers d'investissements. A ce propos, le nouveau report de mise en œuvre de l'écotaxe décidée par le gouvernement est une mauvaise nouvelle.

Afin d'assurer une véritable qualité de service, le fret doit disposer d'infrastructures garantissant une disponibilité de sillons fiables et dédiés. Par ailleurs, le coût du transport doit rester attractif, il convient donc d'éviter que le montant des péages porte atteinte à l'équilibre financier et au développement de l'activité fret.

La CFDT réaffirme que le développement du fret ferroviaire ne pourra se faire que si une réelle mobilisation politique existe à l'instar de ce qui s'est fait pour le Transport Express Régional.

Quelle organisation des trafics garante d'un haut niveau de sécurité ?

L'ouverture du ferroviaire à la concurrence a multiplié les intervenants dans un système basé historiquement sur un fonctionnement intégré. La CFDT juge indispensable que les pouvoirs publics s'assurent que le déséquilibre ainsi créé ne remette pas en cause le haut niveau de sécurité nécessaire à l'exploitation ferroviaire. Au regard des incidents constatés, la CFDT demande que des mesures efficaces soient rapidement prises. L'ouverture à la concurrence marque l'abandon du système d'exploitation ferroviaire intégré assuré par l'opérateur historique. La partition des responsabilités en matière de sécurité entre RFF, EPSF, DCF et SNCF exige un suivi de l'évolution des modes de production. Pour la CFDT, il est nécessaire de mettre en place un comité chargé du suivi de ces mutations, intégrant les partenaires sociaux.

Quel modèle social pour le fret ferroviaire ?

Entre la restructuration de l'activité et la concurrence, le fret ferroviaire est confronté à une suppression massive d'emplois et à une dégradation des conditions de travail. Quelle réponse sociale s'inscrivant dans les principes du développement durable souhaite apporter l'Etat pour soutenir l'emploi des salariés dont l'activité est dédiée à ce mode de transport ?

La mutation industrielle à laquelle doit faire face le transport ferroviaire pose le problème de l'emploi. Au-delà des progrès technologiques passés et à venir, le bon fonctionnement de ce secteur ne peut se passer d'un nombre conséquent de personnels compétents et bien formés. Dans le cadre du maintien de ce potentiel indispensable et dans la perspective d'une reprise prochaine de l'activité industrielle et commerciale dans la zone Euro, la CFDT juge indispensable que l'Etat soutienne les entreprises du secteur pour préserver l'emploi, les compétences, ainsi que les installations ferroviaires stratégiquement indispensables à l'organisation des trafics.

Par exemple à la SNCF, des possibilités de maintien des emplois dans le cadre de la ré-internalisation d'activités jusqu'à présent sous traitées doivent être étudiées.

La CFDT partie prenante et force de proposition dans la négociation de la Convention Collective Ferroviaire, réaffirme son attachement à l'établissement d'un cadre social de haut niveau.

Ce cadre social doit avoir pour socle les fondamentaux suivants :

- les conditions de travail en rapport avec la sécurité des circulations et qui tiennent compte des spécificités du mode ferroviaire (amplitude du travail de nuit...);

- les conditions de maintien des aptitudes ;

- la prise en compte de la pénibilité subie durant l'ensemble de la carrière ;

- la protection sociale.

A ce propos, il ne peut y avoir deux réglementations du travail différentes prises par décret avec des écarts importants dans un même métier, le ferroviaire. La FGTE CFDT rappelle qu'elle n'a pas porté sa signature et qu'elle a exercé son droit d'opposition sur l'accord relatif au temps de travail du 14 octobre 2008 dans le cadre de la négociation de la convention collective nationale ferroviaire. Pourquoi ? Parce qu'il entérine des reculs sociaux inacceptables, notamment au regard du nombre de repos hors résidence, des durées journalières de service et d'amplitude, de temps de conduite de nuit qui vont au-delà des limites physiologiques des cheminots, et qui portent atteinte à leur vie privée.

La CFDT ne laissera pas se développer le transport ferroviaire sur le modèle du dumping social. L'enjeu est d'aboutir à un processus permettant d'assurer la préservation des droits acquis, quelle que soit la mobilité professionnelle des salariés contrainte ou souhaitée. La CFDT revendique la « portabilité » des droits sociaux et professionnels.

Quelles priorités pour relancer le report modal ?

Pour la CFDT, les modes de transport ferroviaires massifiés ne peuvent se développer sans incitations financières et sans que l'Etat veille à l'application des engagements traduits dans la loi du Grenelle de l'environnement.

Ce soutien doit permettre de :

- développer l'utilisation des autoroutes ferroviaires et le transport combiné ;

- soutenir la mise en œuvre du transport des marchandises à grande vitesse ;

- poursuivre l'activité du wagon isolé ; la CFDT regrette d'ailleurs que la SNCF ait quitté le groupement international d'opérateurs ferroviaires X-Rail pour se lancer seule dans l'aventure du wagon isolé international au risque de se retrouver isolée.

La création d'opérateurs ferroviaires de proximité ne pourra se réaliser qu'avec une ambition des pouvoirs publics de ne pas abandonner définitivement ce segment au trafic routier.

Réussir le défi du redressement et du développement du fret ferroviaire.

La CFDT considère que seuls des grands opérateurs multimodaux de transports et de logistique sont à même d'assurer une organisation des trafics garante d'un haut niveau de sécurité, de mettre en œuvre le modèle social pour le fret ferroviaire et de configurer le nouvel outil industriel ferroviaire.

Pour ce faire, une transition doit être aménagée pour garantir les possibilités de développement durable du fret ferroviaire. Construire cette transition c'est assurer l'avenir des salariés de ce mode de transport et créer des emplois durables.

Gilles DESFRANCOIS

Le 16 septembre 2009, le gouvernement annonçait un train de mesures dont la vocation première est de tracer un avenir au fret ferroviaire. Les huit axes prioritaires, ou grands chantiers du ferroviaire, sont certes ambitieux à condition que les prétentions politiques affichées perdurent dans le temps. La création d'opérateurs ferroviaires de proximité ou portuaires nous dévoile progressivement ses contours et en même temps attise nos interrogations !

Effectivement, l'articulation entre ces nouvelles structures et les opérateurs longues distances n'est pas clarifiée, malgré la demande formulée par des organisations syndicales lors de la réunion du 26 janvier 2010 sur le suivi des mesures gouvernementales en faveur du Fret. À juste titre, nous craignons que ces structures s'aventurent dans une filière qui n'est pas la leur au risque de se télescoper avec le fonctionnement des autres entreprises ferroviaires. Il nous paraît donc nécessaire de définir avec exactitude les prérogatives des OFP.

L'avenir et le développement du fret ferroviaire, même si je pressens votre désaccord Monsieur Grignon, passent aussi par une fidélisation des personnels au travers de conditions sociales à hauteur de la rudesse des métiers. Je rappelle que l'entreprise SNCF était consciente par le passé puisqu'elle avait créé en 1911 le règlement des retraites des cheminots. Or, aujourd'hui, on constate que de nombreux salariés qui ont souhaité relever le pari du développement du fret ferroviaire regrettent leur investissement face au manque de considération de certaines entreprises à leur égard.

Depuis mars 2003 et l'ouverture progressive des marchés à la concurrence, le cadre social des personnels du secteur ferroviaire s'étoffe progressivement même si cela reste d'un point de vue syndical largement insuffisant. Pour crédibiliser le travail de la commission mixte paritaire

nationale en charge d'élaborer la Convention Collective du secteur ferroviaire, faudrait-il encore que les entreprises appliquent au moins l'accord de branche du 14 octobre 2008 « *relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le fret ferroviaire* ». L'importance stratégique du ferroviaire en France nécessite une amélioration des relations entre les différents partenaires sociaux de toutes les entreprises ; tout conflit a ou aura des conséquences désastreuses sur l'économie nationale et sur l'image du secteur ferroviaire auprès de nos concitoyens et des chargeurs.

C'est animée de cet esprit de concorde que FO souhaite la transposition de la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, dans le respect des règles communautaires mais également dans l'esprit des modalités nationales jusqu'alors applicables. Même si cela dépasse les prérogatives de cette table ronde, FO espère que le décret d'application et son arrêté ne soient pas publiés avant une nouvelle consultation des organisations syndicales.

Francis GRIGNON

J'ai oublié tout à l'heure que vous aviez signalé un doute sur les 4 milliards.

Henri BASCUNANA

Je n'ai pas émis un doute, j'ai demandé des précisions.

Francis GRIGNON

Très bien. Nous allons avancer.

Bernard AUBIN

Puisqu'on parle d'avenir, regardons dans le rétroviseur. Je disais tout à l'heure dans l'état des lieux qu'on a connu cinq réformes à fret SNCF qui n'ont fait qu'hâter le déclin du fret parce qu'elles étaient toutes basées sur le même postulat : fret SNCF peut s'en sortir seul face à la concurrence routière et face à l'évolution du contexte économique, avec l'arrivée de nouveaux opérateurs. C'est ce postulat erroné qui a conduit à la situation actuelle et que j'élargis à l'ensemble des opérateurs aujourd'hui en disant que le fret ferroviaire SNCF ne pourra pas s'en sortir demain s'il n'y a pas un rééquilibrage des conditions de concurrence et des conditions sociales entre les modes de transport. C'est ça la clé de l'avenir du fret.

On peut se perdre en conjectures. On peut faire des tas de propositions d'avenir et on peut se féliciter quand on entend parler de fret à

grande vitesse dans ces propositions d'avenir mais on sait aussi que toutes ces propositions d'avenir se feront peut-être sans la SNCF et si on fragilise l'opérateur historique, que restera-t-il du chemin de fer demain ? Y compris en termes de transport de voyageurs parce que tout s'imbrique, tout est lié.

C'est au niveau de ce rééquilibrage qu'il nous faut travailler – pas ici lors de cette table ronde, pas à l'échelon du gouvernement français mais bien à l'échelon de l'Europe. Notre principal concurrent – cela a été dit par d'autres opérateurs que la SNCF – c'est la route. Quand vous voyez un chauffeur qui fait du cabotage et qui est payé 5 euros de l'heure, comment le chemin de fer peut-il entrer en concurrence ? Ce n'est pas possible. Nous sommes condamnés à une mort lente et inéluctable s'il n'y a pas de mesures prises à l'échelon européen et déclinées au niveau français.

Il ne s'agit pas pour la CFTC, comme d'autres l'ont fait, de demander des subventions, des aides ou des garanties. Il s'agit pour nous de demander le rétablissement de conditions de concurrence saines au sein de la communauté. C'était peut-être là un des objectifs qui étaient les siens mais on s'est hélas orienté vers d'autres directions – vers le dumping social, vers des réformes et un nivellement par le bas. Ce n'est pas comme ça qu'on développera le fret ferroviaire de demain. Je vous remercie.

Philippe GARNIER

Je ne vais pas reprendre tout ce qui a été dit au niveau syndical.

Francis GRIGNON

Cela veut dire que vous êtes d'accord.

Philippe GARNIER

Pas avec tout mais avec la plupart de ce qui a été dit. La CFE-CGC ne voudrait attirer votre attention que sur un seul point. C'est que la concurrence ne doit surtout pas se faire au détriment de la sécurité des personnes et des circulations, à l'instar de ce qui s'est passé dans certains pays et même chez nous.

Parole libre – débat

Francis GRIGNON

Les élus ne sont pas beaucoup intervenus, on va leur en laisser l'occasion.

Yanick PATERNOTTE

Tout d'abord, merci de m'avoir invité. Chacun sait ici que le ferroviaire et le transport en général est un sujet qui m'intéresse et que j'ai commis un rapport parlementaire sur le sujet. Donc, tout le monde connaît mon point de vue et il n'est pas outre mesure important de revenir dessus.

Tout d'abord, ce qui me frappe, c'est qu'il y a une prise de conscience depuis un ou deux ans sur le fait que ce n'est pas uniquement le problème de la SNCF mais aussi un problème de société et d'organisation de l'économie et de volonté citoyenne. En effet, est-ce qu'on peut nier le fait que l'économie n'est plus franco-française mais au moins européenne et assurément mondiale ? Forcément, la logistique épouse les contours des flux économiques des biens et des personnes.

A partir de là, quelle est la pertinence du fret ferroviaire dans la chaîne logistique ? Franchement, s'il y a quelque chose à retenir de très important, c'est qu'on est dans des systèmes qui sont multimodaux et il y a donc une chaîne logistique dans laquelle il faut s'interroger sur la place du maillon ferroviaire et sur sa pertinence. Tout le problème est là. Avant, on faisait du ferroviaire A et B. maintenant, c'est fini – on sait qu'il y a une chaîne logistique. Quelle est la taille du maillon ? Quelle est sa pertinence ? Très honnêtement, sa pertinence aujourd'hui, indépendamment de beaucoup de problèmes d'incitations ou de pénalisations, c'est plutôt sur des moyennes-longues distances, à condition qu'au départ et à l'arrivée, il y ait des structures qui assurent le transbordement dans des conditions d'efficacité économiques et sociales pertinentes.

Une fois qu'on a dit ça, on en est où en France ? On a quelques handicaps et quelques atouts. On a d'abord des handicaps extérieurs, c'est qu'on a consciencieusement bousillé les ports français. Il faut le dire et le répéter, on a quand même tout fait pour que les ports français soient plantés. Là où les ports européens ont progressé de 50 %, le flux des ports français regroupés a progressé de 2 % sur les vingt dernières années. On a tué la façade maritime. On est ouvert sur tous les marchés – atlantique, méditerranée, baltique et hanséatique. Structurellement et historiquement, on est ouvert sur tous les marchés mais on est planté. Pourquoi je dis cela ? C'est parce que l'arrivée de l'international, c'est par les airs et les mers. Donc, si on ne regarde pas ce qui se passe à l'arrivée des flux internationaux, on ne peut pas imaginer ce que cela peut être sur l'aspect continental. Donc, première remarque, les ports sont plantés.

Deuxième remarque, la deuxième voie internationale, c'est l'aéroport et pendant très longtemps, Air France et la SNCF se sont jugées en concurrence. C'est fini et c'est heureux. Je me souviens il y a vingt ans, quand il s'est agit de mettre une gare TGV dans Roissy, c'était vécu comme effrayant. Aujourd'hui, c'est vendu comme génial – tant mieux. Tirons-en les conséquences. On l'a fait pour les chaînes multimodales pour les passagers. Faisons-le pour les chaînes logistiques pour le fret. Regardons le fret avionné :

il est cargo ou express. Essayons donc d'avoir des solutions d'avenir qui épousent l'innovation, la modernité et la cohérence.

Troisième remarque sur l'aspect continental – on sait très bien que la pertinence du fret ferroviaire est transnationale. Aujourd'hui, les usines du monde ne sont pas franco-françaises ni européennes, elles sont mondiales. On est donc forcément dans des logiques transnationales. Or quand on regarde le paysage, c'est un peu consternant. La semaine dernière, j'étais à Bruxelles et on voit bien que dans le Livre Blanc européen, il n'y a rien sur le ferroviaire. Sur les corridors à priorité fret, il n'y a rien. On nous dit que peut-être à l'horizon 2020, il y aura une vague recommandation dans le prochain Livre Blanc à la commission mais qu'elle ne sera pas impérative. Donc, il n'y a aucune volonté politique au niveau européen pour faire des corridors fret ferroviaires une priorité dans la chaîne logistique.

Une fois qu'on a dit ça, on voit bien qu'au niveau infra, c'est-à-dire bilatéral et essentiellement franco-allemand – parce que les grands corridors transnationaux traversent la France mais c'est le couple franco-allemand qui fait quand même l'essentiel du flux – il n'y a pas non plus d'harmonisation et on a hérité d'un système où le sous-investissement a fait que les systèmes de sécurité et les systèmes d'infrastructures ne sont pas mis à niveau. Ce qui est plus simple dans le mode routier parce que la route est polyvalente, le mode est plus flexible. Sur les longues distances, le mode routier a supplanté le mode ferroviaire, faute de volonté et faute d'investissements. Voilà un peu l'état des lieux et quand il n'y a pas de volonté politique européenne, ce n'est pas très simple.

Est-ce qu'il y a un avenir pour le trafic ferroviaire ? C'est la vraie question et si on est là, c'est qu'on y croit tous. A quelles conditions ? C'est la deuxième question. Je crois qu'il faut regarder en termes bilatéraux et que la stratégie de la SNCF, l'opérateur historique, et des autres concurrents d'avoir des opérateurs intégrés multimodaux qui ne soient pas uniquement franco-français mais à un bon échelon au niveau européen, est une bonne stratégie. Comme ce sont des modes longs, si on reste hexagonal, on peut toujours attendre le client, il n'y en aura pas. Donc, il faut investir les marchés et le rachat de Veolia Cargo par la SNCF pour les pays hors France est à mon avis intéressant mais il faut ensuite essayer d'avoir une démarche commerciale à la hauteur.

Dans la mobilisation, après le niveau européen et le niveau français, il y a le niveau régional. Je l'ai dit également dans mon rapport parlementaire. On sort des élections régionales et je suis donc tranquille. Je suis décomplexé pour en parler. Les régions ont deux grandes compétences : la compétence économique et la compétence des transports. Dans le mode ferré, ce n'est pas inintéressant. Cela a été dit par deux intervenants des syndicats de cheminots, les régions qui ont eu les TER à mettre en œuvre par la décentralisation ont rattrapé le manque d'investissement sur le thème de l'infranational mais on a trop privilégié les déplacements des personnes et pas assez les déplacements

des marchandises. En gros, on n'a pas eu assez une culture économique alors qu'on a la compétence économique et la formation professionnelle.

S'agissant des opérateurs ferroviaires de proximité, il faut s'entendre sur ce terme parce que j'ai entendu plusieurs personnes parler d'opérateurs ferroviaire de proximité mais on n'a pas tous dans l'esprit la même définition. C'est ce que j'observe. J'ai entendu dire qu'il n'y avait pas d'OFP dans les ports alors que si, cela existe. Cela commence à se développer. Beaucoup s'y sont opposés et y ont mis des entraves. Le gouvernement a poussé les feux et la réforme portuaire doit permettre d'avancer. Il faut quelques conditions de réussite. Il suffit d'aller voir comment s'y sont pris les voisins pour éviter de refaire les mêmes erreurs. Le benchmark est un bon indicateur.

Il faut aussi que dans certains territoires, on trouve des spécificités et qu'on aide à des développements d'investissements publics/privés. Moi, j'ose le dire parce qu'on sait très bien que le mode ferroviaire suppose des investissements lourds à faibles marges et avec des retours sur investissement longs. Or on sait qu'on n'a pas les moyens budgétaires français et cela suppose donc ou des investissements privés étrangers ou des investissements publics/privés très ciblés locaux. Moi, c'est ce que je pense qu'il faut faire dans certaines régions. Il faut que les régions et les collectivités se mobilisent et prennent conscience qu'elles ne pourront pas espérer développer de l'emploi sur leur territoire si elles ne développent pas une nouvelle attractivité.

Cela suppose aussi l'électrification. Je regardais le document de Sud tout à l'heure et on voit quand même beaucoup de machines SNCF fret diesel. Ce n'est pas parce que les machines sont diesel, c'est parce que ce n'est pas électrifié. Je reviens d'un débat public à Amiens où l'enjeu était de relier Amiens au TGV. Les grandes lignes historiques au-delà d'Amiens sont toujours non électrifiées. Pour aller relier Calais par la Côte d'Opale là où sont les gisements touristiques et économiques, ce n'est pas électrifié. Pour relier les capitales régionales – Abbeville, Amiens, Lens et Saint-Quentin – ce n'est pas électrifié. Comment voulez-vous sortir derrière des plans stratégiques qui soient efficaces ? Ce n'est pas possible. S'ils sont efficaces, ce sera à coup de subventions économiques et dans des conditions écologiques non acceptables.

Donc, il faut une forte mobilisation, une forte volonté de tous les acteurs. L'incantation, c'est terminé. Le diagnostic, c'est fait. Maintenant, il faut un plan de mobilisation très fort. Je crois que le plan de mobilisation déclenché par l'Etat à travers l'engagement national sur le fret ferroviaire est bien mais il faut maintenant que cela descende au niveau territorial. Il faut une forte mobilisation en se posant les bonnes questions. Il faudrait quasiment un Grenelle des déplacements dans chaque région et dans chaque département parce que si on n'arrive pas à cela, s'il n'y a pas une prise de conscience des uns et des autres, on pourra se battre pour garder des acquis sociaux mais il n'y aura pas de réalité économique. Dans ce cas, il ne faut pas se cacher la vérité, le fret ferroviaire risque de disparaître. A part quelques niches, on risque de voir disparaître le fret ferroviaire pour les raisons que je viens d'indiquer. Ce n'est peut-être pas politiquement correct mais si on ne dit pas la vérité aux

gens, on leur ment. Or les responsables politiques doivent dire la vérité. Voilà Monsieur le sénateur, j'ai été le plus bref possible. J'en ai en réserve mais je le garde.

Francis GRIGNON

Merci beaucoup d'avoir passé la matinée avec nous et merci pour cette intervention. Mireille Schurch a la parole.

Mireille SCHURCH

Merci Monsieur le président. Mesdames et Messieurs, mes chers collègues, je crois qu'on peut d'abord se féliciter de la tenue de cette table ronde. Comme mon collègue député vient de le dire, l'avenir du fret ferroviaire est devant nous. Y a-t-il un avenir pour le fret ferroviaire ? Le fret ferroviaire est-il en danger ? C'est ce que nous avons senti. La présidente de mon groupe, Nicole Borvo Cohen-Seat, avait demandé à Gérard Larcher la tenue d'une table ronde au Sénat. Merci de l'avoir organisé, Francis Grignon. Je crois qu'on en sortira, avec l'échange que nous avons déjà eu et qui va se poursuivre, sans doute mieux à même de réfléchir encore sur cette question. Je pense que cette table ronde est sans doute le début de vastes débats qu'il faut engager en France dans les régions, parce qu'on sent bien que c'est notre inquiétude à tous.

En revanche, je regrette l'absence à cette table ronde du gouvernement. Beaucoup d'orateurs ont souligné que l'intervention de l'Etat était importante et je le crois aussi. Je regrette cette absence, le gouvernement aurait pu nous éclairer sur des points importants connaissant toutes les déclarations. Notamment celles du secrétaire d'Etat Dominique Bussereau qui a rappelé l'objectif assigné par le gouvernement – une évolution de la part modale de 14 à 25 % - des efforts sans précédents du gouvernement et que la priorité accordée aux infrastructures routières et autoroutières doit être abandonnée au profit d'une logique de développement intégré dans laquelle la route et l'avion deviennent des solutions de dernier recours. Tout cela a été dit par notre gouvernement et le grand plan d'engagement national pour le fret ferroviaire doit mobiliser 7 milliards d'euros mais nous aurions souhaité autour de cette table ronde connaître davantage l'origine de cette enveloppe et sa ventilation. Je crois que ce n'est pas peu de le dire.

Dans le même temps, il faut rappeler aussi que le budget transport 2010 est en baisse de 3 %. La contribution aux infrastructures ferroviaires a été divisée par deux depuis 2002. La subvention à l'AFIFT est en baisse de 220 millions. La subvention RFF est en baisse de 75 millions. Le soutien aux transports combinés n'est que de 35,6 millions alors qu'il était de 90 millions par an de 1990 à 2002. Voilà pour ne citer que quelques chiffres.

Toujours dans le budget 2010, le secteur routier est encore une fois privilégié, notamment grâce aux exonérations fiscales qui atteignent 330 millions. Pourtant, le caractère obsolète des infrastructures est toujours d'actualité. J'ai entendu RFF nous dire qu'ils faisaient un effort colossal cette année de 4 milliards d'euros. Je suis sénatrice du Massif Central et je constate encore une fois le grand vide dans ce territoire. En effet, différents plans de relance du fret ont mis en avant une politique de massification au détriment d'une politique de volume, ce qui a jeté plus d'1 million de camions sur la route, comme en témoigne le plan fret 2006.

Aucun bilan des différents plans et de la libéralisation du secteur n'a été entrepris. Or la SNCF réalisait 57 % du transport fret en 1960 contre moins de 15 % aujourd'hui. 8 000 emplois ont été supprimés dans ce secteur depuis 2003 et avant le plan Veron, le trafic était de 47 milliards tonnes/kilomètre, il est aujourd'hui tombé à 40,9. Par ailleurs, sur les 15 milliards de tonnes perdues, seules 3 ont été captées par les concurrents. La fermeture de gares et de plateformes de triage aura des conséquences réelles et irréversibles en termes de maillage du territoire et soutien aux activités industrielles du territoire. C'est pourquoi, pour toutes ces interrogations, nous regrettons l'absence de l'Etat à cette table ronde.

Deuxième volet de mon intervention – la pertinence économique ne peut pas être à notre avis le seul critère d'approche en matière ferroviaire. Lors des différentes auditions dans notre groupe de travail, le terme « pertinence économique » est souvent revenu, une autre manière de désigner la primauté des intérêts économiques. Or il n'est pas pertinent socialement, écologiquement et territorialement d'aborder la question de l'avenir du fret du seul point de vue économique. A notre avis, il y a le volet social, écologique et territorial – comme cela été souvent dit autour de cette table ronde. L'actualité nous démontre que l'ère de la dénomination du tout économique et du tout marché doit être dépassée.

Du point de vue environnement, Jean-Louis Borloo a souvent rappelé la mobilisation de l'Etat en faveur du fret ferroviaire et l'ambition du Grenelle de l'environnement. Or dans le même temps, la SNCF poursuit sa politique de l'activité wagon isolé, elle envisage d'abandonner à la route 255 000 wagons de marchandises après l'échéance et prévoit un recul d'un tiers des volumes transportés par rapport à 2008. Ce qui sera équivalent à 1,2 million de camions. Pourtant, le rapport Carbone 4.4 remis à la Direction de la SNCF affirmait qu'il faut garder la messagerie, bénéficiant de la spécificité française d'un réseau maillé fin et permettre à la France de réduire ses émissions au plus vite. Ce scénario, poursuit l'étude, évite au plus tôt des émissions de gaz à effet de serre.

Mais la pertinence économique invoquée contre le wagon isolé est biaisée parce qu'elle ne prend pas en compte les externalités négatives que produit le transport routier. Pourtant, ces coûts externes sont estimés à plus de 80 milliards d'euros : pollution, insécurité routière, congestion du trafic et détérioration du réseau routier, dont la charge est souvent à l'Etat mais

aujourd'hui de plus en plus aux départements. Si l'impossibilité de calculer réellement ces coûts est souvent mise en avant, plusieurs recommandations européennes permettent pourtant de les évaluer. Un manuel européen publié en juin 2008 fixe les critères d'estimation de ces coûts. De plus, selon le parlement européen, la révision de la directive « euro-vignette » doit permettre aux Etats membres d'internaliser les coûts liés à la pollution et aux encombrements causés par les poids lourds. Ils seront ainsi autorisés à intégrer dans le prix des péages perçus sur les poids lourds un montant correspondant au coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic et au coût de la congestion frappant les autres véhicules. Ce montant variera en fonction de la catégorie. Les Etats membres devront affecter les recettes ainsi perçues à des projets liés au développement durable des transports.

Or aujourd'hui en France, le système de calcul des externalités négatives est en retrait par rapport aux recommandations européennes et aux exigences d'un développement durable des transports favorable ou soutenant réellement le fret ferroviaire : caractère optionnel de la taxe poids lourds et non application aux péages routiers. Par exemple, il est nécessaire que l'Etat ait une véritable politique volontariste au niveau national. Cela suppose de mettre en application les instruments disponibles : redevance à l'usage des infrastructures parcourues, indicateurs d'externalités et indicateurs sociaux.

Monsieur Borloo, lors de l'annonce du plan fret, a annoncé des mesures permettant de respecter l'objectif de desserte du territoire. Toutefois, nous ne savons toujours pas quelles sont les mesures envisagées afin de respecter l'objectif de desserte du territoire la plus équilibré possible. Que doit-on entendre par « la plus équilibrée possible » ? Je verse cette question au débat. De même, quels sont aujourd'hui les dispositifs d'accompagnement mis en place par la délégation de l'aménagement des territoires ferroviaires ? N'y a-t-il pas d'autres moyens pour sauver le fret que de sacrifier la branche wagon isolé ou de mettre en concurrence le transport de voyageurs et le transport de marchandises ? Comment mettre en place un réseau fret orienté, sachant que les gares françaises sont saturées pour les TER et les TGV et que la Direction annonce la fermeture de nombreuses gares et plateformes de triage ? On ne peut pas dans le discours, prétendre à une entreprise jouant le rôle de leader européen et être incapable de desservir une grande partie du territoire national. Ce d'autant plus que l'activité du wagon isolé représente 42 % du volume fret ferroviaire et recèle un important potentiel de développement. Donc, notre sujet, c'est comment aller au plus près des territoires et des entreprises ? J'ai bien noté l'inquiétude de l'industrie chimique sur ce sujet.

Toutes ces questions sont en suspens. Or une réflexion sur l'avenir du fret ne peut pas faire l'économie d'une absence de réponse à des questions aussi fondamentales. La Direction de la SNCF continue à charger le wagon isolé de tous les maux économiques, alors qu'il est la clé de valorisation de l'atout réseau, donc du report modal et de l'intérêt général. L'abandon de cette activité tournerait le dos à la massification multi-clients nécessaire au report

modal et conduirait à la marginalisation du mode ferroviaire. Comment justifier le choix de la *Deusch Bahn* qui considère le wagon isolé comme une activité d'avenir ?

Nous jugeons que les choix politiques actuels sont en faveur de la route – ces dernières années le réseau routier s'est densifié d'une manière exceptionnelle. Son réseau a presque doublé depuis 1980, alors que le réseau ferré est passé de 34 000 à 29 000 kilomètres. Le fret ferroviaire n'a connu aucune innovation technologique, structurelle ou commerciale. Je crois qu'on a noté autour de cette table ronde qu'il était urgent qu'il y ait de l'innovation. Nous espérons que cela permettra de se mobiliser et de se moderniser autour de perspectives de développement, notamment autour du transport combiné. Ce mode de transport a connu un déficit chronique d'investissement dans les dernières décennies et il est temps d'inverser cette tendance radicalement.

Le report de l'écotaxe poids lourds – en juin 2007, Nicolas Sarkozy a déclaré : *« Nous devons créer une redevance pour l'utilisation de notre réseau routier et autoroutier par les camions qui reflètera le coût porté au réseau et surtout à l'environnement par ce mode de transport des marchandises. La taxe à l'essieu qui, en pratique, n'est payée que par les transporteurs français, sera supprimée. »* Ainsi la loi du Grenelle prévoyait une écotaxe prélevée sur les poids lourds à compter de 2011, à raison du coût d'usage du réseau routier national et des voies des collectivités territoriales – notamment les départements susceptibles de subir un report du trafic. Malheureusement, vous le savez, l'avenir de cette écotaxe est contesté. Cette taxe était pourtant un message politique fort. Après le retrait de la taxe carbone et de l'éco-redevance poids lourds, son application était prévue pour 2011 mais on parle maintenant du deuxième semestre 2012.

Je verse aussi au débat la reprise par l'Etat de la dette de RFF. Sans cette reprise, le réseau continue de se dégrader et l'augmentation des péages se poursuit.

Enfin, sur les opérateurs ferroviaires de proximité, la SNCF va s'ouvrir à une logique partenariale qui va consister à soutenir toutes ces initiatives locales. Cela nous paraît judicieux là où la SNCF n'est pas présente mais là où la SNCF est présente, pourquoi ne pas développer et continuer d'assumer la technique du wagon isolé et d'aller au plus près du territoire chercher les clients ? A notre avis, il est illusoire d'ouvrir à la concurrence pour la gestion d'infrastructures de transports ferroviaires sur des lignes à faible trafic. Je ne comprends pas comment la concurrence va pouvoir se positionner sur des trafics qui sont peu porteurs et peu rentables, si ce n'est une incitation forte de l'Etat. Il est nécessaire de reconnaître la dimension aménagement du territoire du fret de proximité. Il est parfaitement envisageable de reconnaître à la SNCF des droits exclusifs sur les lignes déficitaires sur la base de contrats de service public, afin d'assurer un maillage territorial efficace et reporter la part du modal routier vers le ferroviaire.

Pour terminer, la rentabilité économique ne peut être le seul guide de la SNCF et ce d'autant que le bilan du fret est la résultante de choix stratégiques qui ont dévalorisé le fret au profit de la route et de modes de calcul des coûts toujours en défaveur du rail. Les pertinences sociales et environnementales doivent faire partie du débat sur l'avenir du fret ferroviaire. Par ailleurs, dans le même ordre d'idée, une approche globale de la rentabilité de chacun des secteurs d'activité de la SNCF permettrait d'avoir une démarche de péréquation entre les différentes branches. Pour cela, il faut reconnaître le caractère d'intérêt général de l'activité fret de proximité. Enfin, il y a nécessité de rompre avec les discours des pertes du fret pour intégrer toutes les dimensions qu'offre ce mode de transport de marchandises en termes d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement. J'ai donc envie de dire, au contraire des pertes du fret, ce sont les gains du fret, les gains à la société et à nos territoires, dont nous devrions parler et qui devrait être notre souci aujourd'hui.

Michel TESTON

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, je partirai d'un rappel que vous connaissez toutes et tous. Ce sont les ambitions affichées dans la loi de programmation du Grenelle de l'environnement en matière de développement performant et sobre en carbone du transport de marchandises. Des éléments chiffrés ont été donnés au début de cette table ronde, je n'y reviens pas. Le commentaire que je vais faire est le suivant. Les objectifs sont ambitieux et pour atteindre ces objectifs ambitieux, il me paraît absolument nécessaire de mettre en place un plan très volontaire pour développer le fret ferroviaire. Dans le contexte de la libéralisation voulue par l'Union Européenne – libéralisation que je désapprouve mais qui est une réalité – ce plan doit nécessairement comporter trois actions que je vais essayer de décrire à grands traits.

Première action, c'est la fixation de règles du jeu qui ne pénalisent pas un mode de transport par rapport à un autre ou un des opérateurs dans le mode ferroviaire. Quel constat pouvons-nous faire ? C'est que tous les coûts, notamment les coûts externes – nuisances et coûts sociaux – ne sont pas intégrés dans tous les modes de transports. Il conviendra à mon sens de mettre notamment en place l'euro-vignette, comme le prévoit d'ailleurs la législation européenne. J'aurais tendance à ajouter, m'adressant aux représentants des transporteurs routiers, que contrairement à ce pensent certains d'entre eux, les transporteurs routiers français ont tout intérêt à ce qu'il en soit ainsi pour lutter à armes égales avec les routiers d'autres pays qui peuvent désormais effectuer des acheminements intérieurs en profitant de la possibilité ouverte par le cabotage. Quant à la taxe carbone, si l'Union Européenne décide de l'instaurer, elle devra s'appliquer à tous les engins thermiques polluants, qu'ils soient routiers ou ferroviaires.

Au sein du mode ferroviaire, le constat a été fait que la SNCF est plus chère que la concurrence, contrairement à ce que j'ai entendu tout à l'heure, en raison notamment de coûts d'organisation plus élevés. Comme il n'est pas question dans mon esprit d'égaliser par le bas les conditions sociales des personnels, j'exclue totalement cette possibilité. Il convient de rechercher la possibilité de mettre en place un dispositif qui, à l'instar de ce qui semble exister en Allemagne, permettrait de faire supporter par une structure *ad-hoc* le différentiel financier tant qu'il existera. En outre, je considère nécessaire de mettre en place un dispositif de manière à ce que chaque opérateur de fret ferroviaire soit obligé d'assurer du transport isolé à hauteur à hauteur d'un certain pourcentage de chiffre d'affaires. Je considère absolument anormal que les entrants se limitent au transport de trains entiers, alors que la SNCF doit assurer le transport de trains entiers mais aussi le wagon isolé.

La deuxième action du plan très volontaire pour assurer le développement du fret ferroviaire, dans le respect du Grenelle de l'environnement, est la mise à niveau du réseau ferré existant. Il vrai que depuis quelques années, RFF a augmenté le montant des crédits consacrés à la régénération mais sans attendre toutefois le niveau préconisé par le rapport Rivier, l'ancien Directeur de l'Ecole Polytechnique de Lausanne. Le programme de régénération doit être amplifié. Un certain nombre de lignes doivent être électrifiées, je pense en particulier à la région parisienne pour assurer la liaison avec le port du Havre. C'est la seule façon de pouvoir constituer des corridors dédiés au transport international de fret ou des lignes principalement affectées au transport de fret.

J'ai moi aussi une inquiétude quant aux possibilités futures de pouvoir continuer et même amplifier l'effort de régénération du réseau, quand on sait que l'AFIFT va quasiment être privée de moyens financiers. C'est vrai que ce n'est pas la seule source de financement pour RFF mais il y a là malgré tout une grande incertitude. J'ajouterai ce qui jusqu'à présent n'a pas été réellement abordé, à savoir la question centrale de la résorption de l'énorme dette – plus de 28 milliards d'euros – de RFF. Si on n'arrive pas à alléger la dette de RFF – c'est une tâche essentielle, une responsabilité majeure de l'Etat français – RFF ne pourra pas consacrer des moyens importants à la régénération du réseau ferroviaire.

La troisième condition, qui se cumule avec les deux précédentes pour pouvoir mettre en place un développement du fret ferroviaire, c'est effectivement que l'on puisse assurer l'arrivée de nouveaux services à côté des services existants. Il ne s'agit pas dans mon esprit de supprimer des services existants et de se précipiter pour en créer de nouveaux, dont le chiffre d'affaires n'est pas forcément à la hauteur de ce qu'on est en droit d'attendre. Je prendrai quelques exemples qui ont été cités. Bien sûr qu'il faut développer les trains longs. Puisque la loi reconnaît désormais les opérateurs ferroviaires de proximité, il me semble que la SNCF doit s'engager dans cette démarche en prenant des participations dans le capital de ces opérateurs parce qu'il faut qu'elle conserve son rôle de proximité. J'entends bien, comme certains l'ont

dit, qu'il reste à définir le rôle exact des opérateurs ferroviaires de proximité, afin que chacun soit à sa place.

Je prendrai un troisième exemple, le développement du transport de messagerie à grande vitesse. C'est effectivement une possibilité qu'il faut examiner avec la plus grande attention parce que toutes les possibilités d'augmenter la part du ferroviaire doivent être étudiées soigneusement. Ceci étant, les services traditionnels comme le combiné sont essentiels. Combiné qui associe d'ailleurs le rail et la route. Je crois qu'il faut trouver une grande complémentarité entre les deux mais il faut aussi renforcer des services existants, comme les autoroutes ferroviaires. Il y en a deux pour l'instant : une qui a commencé à prendre sa place dans les Alpes, l'autre qui commence à s'organiser un peu mieux entre Perpignan et Bettembourg à la frontière du Luxembourg.

J'en viens au wagon isolé. Je le dis en me tournant vers les responsables de SNCF Geodis – ces services ne doivent pas être abandonnés parce qu'ils sont importants, ne serait-ce que pour assurer une bonne alimentation des trains entiers qu'il faut faire en sorte de multiplier. Donc, il ne faut pas abandonner le wagon isolé et je constate d'ailleurs que sept sociétés européennes ferroviaires ont conclu l'alliance X-Rail pour accroître l'objet de cette alliance : la qualité et la compétitivité du transport européen par wagon isolé face à la route. Or la SNCF n'en fait pas partie. Elle a fait le choix de s'orienter vers sa propre organisation et de passer des accords bilatéraux avec d'autres sociétés européennes de chemin de fer. Je ne pense pas que ce soit à terme la bonne solution. Je pense Monsieur Blayau qu'il faudra à l'avenir intégrer cette structure européenne qui a été constituée. L'activité que vous proposez de développer, c'est-à-dire l'activité multi-lots multi-clients, ne me paraît pas pouvoir fonctionner toute seule.

Voilà donc les trois grandes actions d'un plan qu'il faut mettre en place le plus rapidement possible et là, je ne parle pas d'un plan interne à la SNCF mais bien d'un plan national, qui je crois est largement de la compétence de l'Etat. La question est donc de savoir s'il existe une volonté politique pour mettre en place un tel plan. En tout cas, je l'appelle de mes vœux. Sinon, il n'y aura pas au 21^{ème} siècle une progression du transport de fret ferroviaire, ce qui serait particulièrement regrettable et en contradiction avec les orientations du Grenelle de l'environnement.

Louis NEGRE

Cher président, chers collègues, je ne ferai pas une déclaration politique générale là-dessus. Je me contenterai simplement de rebondir sur ce que vient de dire mon collègue Michel Teston, qui dit qu'il appelle de ses vœux une politique du fret. Moi, je crois qu'il faut regarder la situation qui est la nôtre au niveau national avec la situation financière de la France. Je considère qu'aujourd'hui, il y a une vraie volonté politique du gouvernement français pour développer le fret. Sinon, nous n'en serions pas là aujourd'hui.

Cette volonté politique s'est marquée à travers le Grenelle I et le Grenelle II. Ça, c'est la première chose. Ensuite, vous avez le plan fret – 7 milliards, ce n'est pas rien. Puis, vous avez une régénération du réseau qui vient de nous être indiquée à 4 milliards d'euros. On n'a jamais vu cela en France. Monsieur le directeur, vous maintenez votre chiffre ?

Pierre BLAYAU

Oui.

Louis NEGRE

Très bien. Chacun peut faire un discours unilatéral mais j'aurais souhaité qu'il y ait aussi un dialogue parce que nous sommes ici et c'est rare. Je remercie encore le président. Cela dit, on est dans un temps imparti et ce serait bien qu'il y ait un échange. C'est pour ça que je vais être très court, pour permettre peut-être un échange.

Personne n'a parlé de la crise ou quasiment. C'est quand même un impact direct pour le fret et nous espérons tous que la situation économique ira mieux. Pour autant, je constate qu'en Allemagne, les comptes sont à peu près équilibrés, voire même légèrement positifs. Alors qu'en France, nous sommes encore en déficit. Donc, je me pose des questions.

Quand je me pose des questions, qui est-ce que j'écoute ? J'écoute d'abord les clients parce que les uns et les autres ici, on est tous sujets à nos clients. Ce sont eux qui orientent. Quand on entend parler les clients, qu'est-ce qu'ils disent ? Ils ne disent pas cinquante choses. Ils disent qu'un, il faut augmenter la fiabilité ; deux, la qualité ; trois, passer éventuellement un contrat, une convention à long terme ; et quatre, ils nous réclament tous – et là vous êtes tous d'accord – le fameux président de l'ARAF pour qu'on puisse enfin avoir un juge de paix et un arbitre qui permette d'avoir des règles claires.

Je soutiens cette démarche. Incontestablement, on a besoin d'y voir plus clair et donc d'avoir un juge-arbitre qui permette d'avoir du recul et qui éclaire sans appartenir à un camp plutôt qu'à un autre. C'est une responsabilité de l'Etat que je vise là. Quand j'entends le représentant du Medef qui souhaite qu'on réindustrialise la France, je ne peux qu'être satisfait et heureux. Mais qui a délocalisé ?

Ma question est la suivante. Il y a une question de fond qui revient systématiquement, c'est ce fameux wagon isolé qui est l'alpha et l'oméga du fret ferroviaire. D'un côté, on me dit qu'il ne sert à rien et qu'il faut le supprimer alors que j'ai un consortium européen. J'ai par exemple les industries chimiques qui le réclament. Je constate qu'aux Etats-Unis – pourtant, c'est un pays libéral – c'est le wagon isolé qui fait de petits ruisseaux

qui font de grandes rivières. La question de fond, c'est quid du wagon isolé ? Quelle est la façon dont vous percevez les choses ?

Bien entendu, je rejoins un de nos interlocuteurs de tout à l'heure. Au niveau européen, on ne pèse pas lourd les uns et les autres et dans ce domaine-là, il faudrait peut-être qu'il y ait une unité. Je suis favorable à la concurrence, je le dis aux partenaires sociaux. Je vous ai quasiment tous entendus parler de maintien des acquis sociaux – « *On ne bougera pas là-dessus* ». Si on ne bouge pas là-dessus, on va aller tous dans le mur en klaxonnant. Voilà ce que je vois arriver. Donc, on a tous besoin d'un Grenelle du ferroviaire où on s'installe autour de la table et on essaie de faire avancer les choses. Si on prend des positions « droit dans ses bottes », si chacun reste dans ces positions-là, je suis inquiet. Voilà mon sentiment.

Francis GRIGNON

Je constate qu'il y a eu deux grandes institutions interpellées, le gouvernement et la SNCF. Pour ce qui concerne le gouvernement, s'il n'est pas là, c'est de mon fait parce que j'estime que nous aurons à interpellier le gouvernement avec une synthèse de ce qui s'est fait aujourd'hui et de toutes les auditions que nous avons faites en amont et que nous ferons encore en aval. Je ne voulais pas qu'il y ait des réponses à chaud un peu trop superficielles ou convenues.

Par contre, la SNCF étant là – Monsieur Blayau, beaucoup de choses ont été dites à votre rencontre. Est-ce que vous souhaitez répondre ? Vous êtes un acteur principal dans l'affaire.

Pierre BLAYAU

Monsieur le président, je prends surtout acte du fait que dans le débat que nous avons lancé avec l'équipe de Direction actuelle de la SNCF sous l'autorité du président Pepy ; ce débat qui avait suscité des réactions assez vives au moment où il a été lancé s'est un peu apaisé parce que la conduite de la réunion permet d'avoir une discussion apaisée mais surtout parce qu'au fond, les arguments qui ont été mis en avant – cette notion de pertinence, cette notion de report modal, cette notion de politique publique des transports, cette notion de combiné... – beaucoup des aspects que nous avons mis en avant et mis en œuvre reçoivent aujourd'hui, non pas une approbation – chacun est bien conscient qu'il y a des désaccords – mais je ressens quand même une satisfaction, car j'entends quand même que nous convergeons vers un certain nombre d'éléments de diagnostic et d'objectifs. Il reste des éléments de désaccord mais si on compare avec la situation il y a six mois, je pense que nous avons des sujets sur lesquels nous pouvons partager aujourd'hui. Le volontarisme qui est appelé de vos vœux, nous le partageons aussi. Notre ambition est clairement volontariste.

Je suis particulièrement heureux qu'il soit donné acte que les équipes de fret SNCF n'ont pas imité leurs collègues italiens – dont je rappelle que c'est par simple courrier avec une date d'échéance d'un mois que Trenitalia a arrêté l'activité des wagons isolés, y compris pour les matières dangereuses. Nous, nous sommes dans un processus de coopération et de discussion avec des clients industriels comme les chimistes, les sidérurgistes, les céréaliers... Nous sommes également dans un climat de discussion, très positif me semble-t-il, autour des entreprises de combiné que nous contrôlons et autour également des projets d'autoroutes ferroviaires avec les transports routiers, dont nous représentons par ailleurs une partie.

Je retiendrai donc dans un premier temps les éléments de consensus et je crois que nos débats sont utiles puisqu'ils vont nous permettre d'avancer dans la mise en œuvre de ce plan, dont je rappelle tout de même qu'il a été approuvé à la fois par le Conseil d'administration de la SNCF dans le cadre d'une délibération officielle et d'autre part par le gouvernement, certes absent aujourd'hui mais qui suit de très près nos affaires. En effet, pas plus tard que cette semaine, j'ai eu l'occasion d'avoir déjà trois réunions avec soit les cabinets ministériels soit le ministère sur l'avancement de nos projets. Peut-être même quatre puisque j'étais hier au cabinet de Madame Lagarde pour rendre compte de l'avancement du projet. Nous sommes donc encouragés par ce que j'entends là dans la voie que nous avons choisie.

Evidemment, il continue à perdurer toute une série d'idées ou d'interprétations que je m'acharne, toujours avec la même énergie, à corriger. J'espère que ceux qui ont prononcé des phrases que je juge inexactes me pardonneront de rétablir la vérité. Quand on parle de la route, on doit s'exprimer en trajets camions et non en nombre de camions. Il y a en France, avec des distances extrêmement variables comme cela a été rappelé – cela peut être 80 kilomètres comme cela peut être 800 kilomètres – il y a 200 millions de trajets camions par an. Donc, quand on dit qu'on remet 1 million de camions sur les routes, c'est faux. Au pire du pire – et encore ce chiffre n'est pas exact mais acceptons-le comme tel, ne serait-ce que pour la facilité du calcul – si on fait 1 million de trajets camions par jour rapportés à 200 millions, cela ne doit pas faire beaucoup. Ça fait zéro et quelques et c'est donc infinitésimal.

Ce débat sur le report modal doit donc quand même être au moins partagé sur la base de chiffres communs et de conventions de calcul qui soient honnêtement discutés et acceptés entre nous. Je crois qu'il faut cesser d'affoler nos concitoyens et d'affoler les autorités politiques avec ce million de camions. Nous sommes tous d'accord, y compris les organisations routières dont la FNTR ici est sans doute le plus grand représentant. Nous sommes tous convaincus que les murs de camions sont une nuisance. Nous sommes convaincus que le transport routier a à faire mais fait déjà des efforts en matière de consommation et donc d'emprunte carbone. Mais enfin, cessons de diaboliser, surtout avec des chiffres qui sont erronés. Encore une fois, il y a 200 millions de camions par an. Ces 200 millions de camions par an doivent

être retenus comme une donnée commune. Je ne vois pas pourquoi on en inventerait et effectivement, les transformations des plans de transport de la SNCF ont des impacts négatifs mais ils auront aussi des impacts positifs en matière de trajets camions – avec les autoroutes ferroviaires et la relance du combiné – bien sûr dans des conditions d’exploitation qui ne soient pas perturbées par des mouvements sociaux de trop grande ampleur.

Il y a un deuxième élément sur le wagon isolé. Il faut être bien clair, nous n’annulons pas et nous n’abandonnons pas le wagon isolé. Je le redis. Nous sommes dans un plan de transformation du service de wagon isolé. Ce plan de transformation passe, il est vrai, par certains abattements de trafics, parce que ces trafics sont extrêmement coûteux. Il n’est pas rare d’observer que certains trafics que nous opérons aujourd’hui en wagon isolé représentent en coûts trois fois le chiffre d’affaires. Je ne pense pas que la SNCF puisse échapper à un minimum de rigueur économique consistant à dire qu’elle ne peut pas assurer des prestations de cette nature et qu’elle se met en danger, elle entreprise de service public de transport de voyageurs, car dans ces cas-là, elle ampute ses capacités d’investissement sur la qualité du service en Ile-de-France et sur le renouvellement des rames de TGV. Cette notion de wagon isolé doit donc aussi être appréciée économiquement correctement.

Encore une fois, nous transformons le wagon isolé avec des options qui sont le multi-lots et le multi-clients. Cela me permet de faire la transition avec nos amis étrangers. Quand on regarde la configuration étrangère – c’est la raison pour laquelle nous n’adhérons pas à X-Rail, mais nous le ferons Monsieur le sénateur – la situation européenne est très paradoxale. En Angleterre, en Espagne et maintenant aussi en Italie, il n’y a plus de wagons isolés. C’est fini, ils ont arrêté. Pour le coup, eux, ils ont abandonnés. Le wagon isolé s’est développé en Suisse dans les conditions qu’on connaît, avec des subventionnements absolument exorbitants de la puissance publique suisse. En Allemagne – pays qui est la principale zone industrielle, le centre de gravité industriel de l’Europe occidentale – ils ont déjà fait leur plan multi-lots multi-clients. Ils l’ont déjà fait, ils ont déjà transformé leurs wagons isolés. Ce travail, ils l’ont fait. Les Belges, à travers leur filiale B-Cargo, ont également fait leur réorganisation mais se sont aussi filialisés. Nos partenaires sont donc dans des conditions d’exploitation très en avance sur nous.

J’ajoute que développer une offre de messagerie ferroviaire à forte densité et grand maillage, dans des zones comme l’Allemagne ou comme les zones portuaires du Benelux, c’est beaucoup plus simple que de développer cela dans une configuration géographique industrielle qui est celle de la France qui part d’un barreau Le Havre/Lille, qui contourne l’Ile-de-France – parce que l’Ile-de-France est saturée en voyageurs – qui tombe sur un nœud ferroviaire à Dijon, qui ensuite épouse un couloir rhodanien et qui fait les trafics principaux entre deux ports dont le fonctionnement n’est pas encore idéal. Ce n’est pas tout à fait le cas de l’Allemagne. L’Allemagne est un carré industriel branché sur les ports de la Mer du Nord, sur les ports du Benelux et sur les trafics terrestres des pays d’Europe de l’Est. Quant à la Belgique, elle

exploite son wagon isolé pour 40 ou 50 % de son activité sur la zone du port d'Anvers. En effet, c'est une zone très dense où il peut y avoir un maillage et des opérations avec des ruptures de charge qui permettent de rentrer dans l'équation économique. Donc, la comparaison avec les pays européens n'est pas bonne.

La raison pour laquelle on n'est pas entré dans X-Rail, c'est qu'on ne s'inscrit pas dans la Champions League quand on joue en troisième division. Sinon, on risque de grosses mésaventures, ne serait-ce que parce qu'il y a des pénalités financières. Ce qu'on ne dit pas sur X-Rail, c'est qu'il y a des engagements de qualité de services à prendre. La grève récente de quinze jours aurait coûté une fortune à la SNCF si on avait été dans X-Rail. On ne peut pas adhérer à X-Rail pour des raisons de décalage des pratiques industrielles et commerciales.

Nous allons nous remettre à niveau et quand on sera dans une configuration de traitement de la messagerie ferroviaire plus proche de ce que font nos amis Allemands et Belges, il n'y aura plus aucune raison de ne pas être partenaire. Maintenant, c'est une course contre la montre parce qu'on doit aussi leur rendre des services. On doit assurer le trafic de leurs clients et nous sommes en pourparlers avec eux. Ce qui ne veut pas dire qu'on privilégie une discussion bilatérale mais tout simplement, on n'est pas en état de rentrer dans X-Rail.

Je terminerai par un mot sur la comparaison avec les Etats-Unis. De grâce, étant donné le niveau d'expérience de ceux qui sont autour de cette table, oublions les Etats-Unis. La longueur moyenne d'un train aux Etats-Unis est de 3 kilomètres et la distance moyenne parcourue de plusieurs milliers de kilomètres. Nous avons eu l'expérience très enrichissante, assez amusante et pittoresque de la visite d'un opérateur de wagons isolés américain en France, Monsieur Henry Posner le troisième. Il est venu nous expliquer que pour faire du wagon isolé, il fallait des longues distances ; il fallait massifier ; opérer avec des personnels sous un statut différent de celui de la SNCF ; varier les charges et avoir des sillons moins coûteux. On a remercié Monsieur Henry Posner de nous apporter son expérience américaine mais pour le coup, ce ne sont pas les Etats-Unis qui vont nous apprendre à faire du train.

Un intervenant

Vous relirez les interventions que l'on a faites sur la vision que l'on a du fret. Je crois qu'il ne faudrait pas se cacher derrière la question sociale, la question de l'équilibre des coûts et les raisons de la trajectoire actuelle du fret, notamment du wagon isolé. On a cité l'étude qui a été faite par la SNCF. Il y a aujourd'hui 80 % du wagon isolé qui est hors marché. Il n'y a même pas de comparaison puisqu'il n'y a pas d'entreprises privées qui le font mais si on prend les deltas de part de marché, je crois que c'est de l'ordre de 10 % qu'on modifierait la pertinence. C'est-à-dire que les 80 % de wagons isolés qu'on sort, cela fait 50 % de trafic en gros. Si on est dans les conditions sociales

minimum, on n'est plus à 50 % d'abattement. On est à 60 % qui restent dans le marché. Le delta est de 10 %. De toute façon, on n'est pas dans la trajectoire demandée sur cette question.

Donc, soit il y a quelque chose de nouveau qui se crée – les autoroutes ferroviaires, le combiné, etc. – et là, il y a des conditions extérieures aux entreprises ferroviaires pour que cela fonctionne et il y a quelque chose qui se fait rapidement, avec une crédibilité, une continuité dans l'action. Pas avec des *stop-and-go*, pas avec des annonces une année et un arrêt l'année d'après. Le mode ferroviaire a quand même une particularité. On a dit que le retour sur investissement était très long mais c'est aussi très long à faire et à mettre en place. Soit il n'y a pas de cohérence et de crédibilité, et alors il n'y aura pas de développement.

Henri BASCUNANA

Mon intervention n'a pas pour but de revenir sur l'ensemble des argumentations. Je reviendrai sur deux choses. On a tous noté l'absence de l'Etat, alors qu'on aurait aimé avoir beaucoup de réponses. Vous avez-vous-même dit, Monsieur Grignon, que c'est en quelque sorte un oubli. J'estime que cette table ronde est très intéressante et elle mérite de sortir de cette salle. Je ne sais pas comment. Certes, on peut interpeller le gouvernement au travers un rapport mais je crois qu'on a parlé de débats locaux régionaux et je vois bien aussi des débats nationaux au Parlement, que ce soit à l'Assemblée ou au Sénat. Je crois que ce serait peut-être un objectif que pourrait se fixer cette table ronde : que ce contenu est intéressant et qu'on va en débattre au Parlement.

Francis GRIGNON

C'est noté. Il me reste une minute pour vous dire que la bonne nouvelle, c'est qu'on est d'accord sur la finalité. Simplement, nos avis divergent sur les moyens. Mais cela, nous le savions déjà. J'ai pour mission dans cette affaire de faire une synthèse la plus objective possible et si possible, acceptée par toutes les sensibilités politiques du Sénat. Je vous remercie sincèrement de toutes vos contributions. Le plus important, comme me le disait Mirelle Schurch en aparté, c'est que chacun a écouté chacun. Merci à toutes et à tous.

ANNEXE 3 :

CONTRIBUTION DE M. MICHEL TESTON, MEMBRE DU GROUPE SOCIALISTE

QUEL AVENIR POUR LE FRET FERROVIAIRE EN FRANCE AU XXI^{ÈME} SIÈCLE

En France, la part du fret ferroviaire et fluvial est tombée de 42 % en 1984 à 14 % en 2007. Elle a encore baissé depuis 2007.

La loi de programmation du Grenelle de l'environnement dite « Grenelle 1 » a donc mis l'accent sur un développement performant et sobre en carbone du transport de marchandises.

L'objectif de cette loi est de faire évoluer la part modale du non-routier et du non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022, avec une première étape à 17,5 % en 2012.

Cette croissance serait assurée par le fret ferroviaire pour 85 % et le transport fluvial pour 15 %.

Ces objectifs sont ambitieux. Leur atteinte suppose la mise en place d'un plan très volontaire de développement du fret ferroviaire.

Dans le contexte de libéralisation voulue par la commission européenne, libéralisation que je désapprouve mais qui est une réalité, ce plan doit nécessairement comporter les 3 actions suivantes.

1^{ère} action : la fixation de règles du jeu qui ne pénalisent pas un mode de transport par rapport à un autre ou un (ou des) opérateur(s) ferroviaire(s) par rapport à ses (leurs) concurrents

Le constat est fait que tous les coûts externes (pollution de l'air, CO₂, insécurité routière, congestion du trafic et détérioration des réseaux routiers), coûts qui pourraient représenter 210 milliards d'euros à l'horizon 2020 selon la commission européenne¹, ne sont pas intégrés. L'instauration de l'eurovignette comme le prévoit d'ailleurs la législation européenne, serait un bon moyen d'internaliser dans la tarification du transport tous les coûts externes du transport routier de marchandises. Il en va de même pour la taxe carbone, qui devrait trouver à s'appliquer à tous les engins thermiques polluants, qu'ils soient routiers ou ferroviaires. Malheureusement, le gouvernement a repoussé la mise en œuvre de ces deux mesures.

¹ SEC (2008) 2208

De fait, bien que bon nombre d'entre eux y soient réticents, les transporteurs routiers français auraient intérêt à la mise en place d'une fiscalité écologique susceptible de leur permettre de lutter à armes égales avec les routiers d'autres pays qui peuvent effectuer des acheminements intérieurs en profitant de la possibilité ouverte par le cabotage.

Au sein du mode ferroviaire, il apparaît que la SNCF est plus chère que la concurrence en raison, notamment, de coûts d'organisation plus élevés. Comme il n'est pas envisageable d'égaliser « par le bas » les conditions sociales des personnels, il convient d'œuvrer pour une harmonisation sociale européenne et française « par le haut », seule de nature à créer des conditions équitables de concurrence. Cette harmonisation suppose la création d'un statut unique du travailleur du rail.

Dans l'attente de cette harmonisation, qui ne pourra intervenir qu'à moyen et long terme, pourquoi ne pas rechercher la possibilité de mettre en place un dispositif qui, à l'instar de ce qui existe en Allemagne, permettrait de faire supporter le différentiel financier – tant qu'il existera – par une structure *ad hoc* ?

Le transport par wagon isolé est essentiel pour assurer un bon maillage du territoire. Son coût est cependant jusqu'à deux fois plus élevé que celui d'un transport par la route. Il apparaît en outre que les nouveaux opérateurs se limitent au transport de trains entiers laissant la SNCF supporter les pertes du wagon isolé.

C'est pourquoi le groupe socialiste estime qu'il est indispensable d'adopter des mesures favorisant le développement de la demande de transport en « wagon isolé » de manière à soutenir l'offre de service et l'augmentation de la qualité. Il pourrait être prévu par exemple d'octroyer des primes, ou des avantages fiscaux, aux entreprises qui ont recours aux services ferroviaires pour acheminer leurs produits.

La commission européenne pourrait en outre réfléchir à d'autres mesures de soutien. Malheureusement le règlement européen actuellement en discussion, relatif *aux réseaux ferroviaires européens pour un fret compétitif* n'évoque pas cette possibilité et se concentre essentiellement sur la mise en place de mécanismes de marché.

Pourtant, le Grenelle de l'environnement a montré qu'une approche fondée sur la seule pertinence économique n'est plus tenable. Une autre approche, basée sur la dimension « aménagement du territoire », est nécessaire. Elle repose sur la reconnaissance du caractère d'intérêt général du fret ferroviaire. Cette reconnaissance permettrait le recours à la procédure de la DSP s'appuyant sur un modèle économique solide et autorisant les aides à l'investissement mais aussi à l'exploitation, si nécessaire.

2^{ème} action du plan : la mise à niveau du réseau ferré existant pour assurer le développement du fret ferroviaire, dans le respect du Grenelle de l'Environnement.

Entre 1980 et 2008, l'évolution des réseaux autoroutier et ferroviaire a été diverse : le réseau autoroutier est passé de 4 800 km à plus de 11 000 km alors que le réseau ferroviaire est passé de 34 362 km à 29 473 km¹.

Voilà 5 ans, le rapport de l'école polytechnique fédérale de Lausanne, dit « Rapport Rivier », a pointé le mauvais état d'un certain nombre de lignes, particulièrement celles des groupes UIC 7 à 9, c'est-à-dire celles sur lesquelles circulent essentiellement les TER mais aussi des trains de fret.

Depuis quelques années, un effort important a été consenti par RFF qui a augmenté le montant des crédits consacrés à la régénération mais sans atteindre toutefois le niveau préconisé par le « Rapport Rivier ».

Le programme de régénération doit donc être amplifié. Un certain nombre de lignes doivent être électrifiées (exemple Serqueux-Gisors en région parisienne) en vue de pouvoir constituer des corridors dédiés ou principalement affectés au fret.

La question se pose, en outre, de savoir s'il ne faudrait pas rendre obligatoire la connexion au réseau ferroviaire des zones d'activités le justifiant.

Pour réaliser cette mise à niveau, il incombe à l'Etat d'arrêter rapidement un plan de résorption de l'énorme dette de RFF qui atteint 27,8 milliards d'euros (chiffre 2009).

Quant aux enveloppes financières mises à disposition de l'AFTIF, elles doivent être pérennisées.

3^{ème} action du plan de développement du fret ferroviaire : le développement de nouveaux services à côté des services existants.

Quelques exemples des services envisageables :

1. les trains longs. Un protocole d'accord a été signé, le 25 mars 2010, entre RFF, les acteurs du fret ferroviaire et les chargeurs afin d'expérimenter ce type de trains. En portant la longueur des trains à 1 000/1 500 mètres et le poids de 2 000 à 4 000 tonnes contre 750 mètres et 1 400 tonnes actuellement, le train long devrait rendre le transport fret moins coûteux en sillons pour le transporteur.

2. le soutien aux opérateurs ferroviaires de proximité, notamment dans les ports. Si le fait que 7 sociétés européennes de fret ferroviaire ont conclu l'alliance X RAIL pour accroître la qualité et la compétitivité du transport européen par wagon isolé face à la route est une

¹ *Chiffres Clés du Transport, 1981 et 2010.*

bonne chose, il est dommage que la SNCF n'en fasse pas partie. Elle s'en tient, pour le moment, à son projet d'activité multilots-multiclients organisé autour de onze sites seulement et s'oriente vers des accords bilatéraux. La SNCF doit prendre sa part de ce défi, rejoindre cette alliance, conserver ses gares de triage et s'engager dans le capital des opérateurs de proximité, reconnus par la loi, pour conserver son rôle de proximité. Dans le même temps, le rôle et les missions de ces opérateurs doivent être circonscrits à leur zone de chalandise pour éviter qu'ils deviennent des opérateurs ferroviaires en tant que tels. Une nouvelle loi est donc nécessaire pour leur attribuer des missions de service public et d'aménagement du territoire.

3. le développement du transport de messagerie à grande vitesse (TGV fret, développement des trains de messagerie à grande vitesse sur les lignes classiques réaménagées).

Ceci étant, les services traditionnels comme le transport combiné –qui associe le rail et la route– sont essentiels. Est tout aussi essentiel le renforcement des autoroutes ferroviaires : la liaison BETTEMBOURG (LUXEMBOURG) – RIVESALTES étant concluante, il convient d'étendre la liaison AITON – ORBASSONO (Italie) à LYON-TURIN et d'ouvrir de nouvelles autoroutes ferroviaires, notamment, sur la façade ouest de la France entre le Nord et la Méditerranée ainsi qu'en provenance du HAVRE.

En conclusion

Le développement du fret ferroviaire exige la mise en place et la réalisation de toutes les actions décrites ci-dessus et qui devraient être inscrites dans un plan global.

La volonté politique existe-t-elle au niveau de l'Etat ? Telle est la question !

Quant à la Commission européenne, avant toute révision du 1^{er} paquet ferroviaire, elle devrait dresser un bilan objectif et contradictoire des effets de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, et accepter de modifier sa position en autorisant des mesures de soutien.

ANNEXE 4 :

CONTRIBUTION DE MME MIREILLE SCHURCH, MEMBRE DU GROUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (CRC-SPG)

Le groupe de travail sur l'avenir du fret ferroviaire a été mis en place à l'automne 2009, les sénateurs du groupe CRC-SPG estiment qu'il s'agit d'une initiative importante et se félicitent de la tenue d'une table ronde sur l'avenir du fret suite à leur demande.

Je me félicite que nos travaux aient permis de rappeler le constat unanime du sous investissement chronique dans les infrastructures de transport ferroviaire. Ainsi, les rapporteurs soulignent le désengagement de l'Etat dans ce secteur, comme en témoigne la contraction des crédits du budget. Le budget transport 2010 est en baisse de 3 %. La contribution aux infrastructures ferroviaires a été divisée par deux depuis 2002. La subvention à l'AFIFT est en baisse de 220 millions par rapport à 2009. La subvention à RFF est en baisse de 75 millions. Le soutien aux transports combinés n'est que de 35,6 millions alors qu'il était de 90 millions par an de 1990 à 2002.

De plus, il a été rappelé que le réseau routier s'est densifié ces dernières années d'une manière exceptionnelle. Son réseau a presque doublé depuis 1980, alors que le réseau ferré est passé de 34 000 à 29 000 kilomètres. De même, le secteur routier est encore une fois privilégié, notamment grâce aux exonérations fiscales qui atteignent 330 millions d'euros. Comme le souligne le rapport il faut donc compter sur 40 millions de trajets camions longue distance en concurrence directe avec le fret ferroviaire. Il est dès lors urgent d'inverser la tendance pour répondre aux exigences du Grenelle.

Objet de la première directive de libéralisation, le fret ferroviaire n'a cessé de décliner depuis l'ouverture à la concurrence. A la politique de volume impulsée sous le Ministre Gayssot, il a été substitué une politique de rentabilité économique, favorisant les autoroutes ferroviaires et abandonnant le wagon isolé. Pourtant ces autoroutes n'ont de sens que si l'on renforce parallèlement le wagon isolé. Cette nouvelle politique de compétitivité au sein même du fret a laissé des territoires entiers et de nombreuses PME sans solution.

Le rapport conforte ce point de vue puisque il est précisé que « *non seulement le fret ferroviaire a un bilan écologique très favorable, mais il participe en outre à l'aménagement du territoire.* » et que « *les trains de fret contribuent au développement de territoires parfois mal desservis par la route et sont ainsi un vecteur de croissance économique.* ».

Le quotidien « Les Echos » du 5 juillet 2010 rapporte dans un communiqué que plusieurs fédérations dont le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), la Fédération française de l'Acier (FFA), l'Union des industries chimiques (UIC) et la Fédération des entreprises de transport et de logistique de France (TLF) demandent un report du plan fret tel que proposé par la SNCF. Pour ces industriels, ce plan ne répond pas aux particularités de leurs commandes. Pour les signataires du communiqué, la nouvelle organisation telle qu'elle est projetée devrait « entraîner un transfert massif de l'activité vers le transport routier ». Le wagon isolé « représente 50 % des flux ferroviaires de la sidérurgie, 60 % de ceux de la chimie et 80 % de ceux des constructeurs automobiles. »

Certains vont même jusqu'à parler de « danger mortel pour des PME » ou n'hésite pas à évoquer « la possibilité de voir des entreprises délocaliser à l'étranger pour éviter ces nouvelles contraintes coûteuses ».

Il est clair aujourd'hui qu'aucune entreprise française n'est en mesure de reprendre les trafics de la SNCF, il n'y a pas ou peu d'opérateur alternatifs de proximité. La SNCF est « *la seule entreprise ferroviaire en France qui accepte d'assurer ce type de transport* ».

La France dispose avec la SNCF d'un atout considérable de maîtrise publique, capable d'influer sur l'ensemble du système de transport, et de servir l'ensemble du pays. En l'état actuel, la technique du « wagon isolé » représente 43 % du chiffre d'affaires du Fret SNCF. On peut toujours objecter que 75 % des pertes de Fret SNCF lui sont imputables, mais la démonstration est là : le besoin existe, il faut trouver les moyens d'y répondre.

Pourquoi dès lors ne pas reconnaître la qualité d'intérêt général ou de service public à cette activité. Pourquoi ne pas aller au bout de la logique sous-tendue par certains éléments de ce rapport ?

Votre groupe de travail souhaite qu'une réflexion soit menée sur la possibilité d'attribuer des aides publiques à certaines lignes de faible trafic de wagons isolés qui répondent à une logique d'aménagement du territoire et nous ne pouvons que nous en réjouir, car la SNCF doit pouvoir continuer d'assurer sa mission traditionnelle d'aménagement du territoire, de fin maillage du territoire, et répondre aux demandes des PME .

Il est vrai qu'aussi que de manière générale, le groupe de travail considère que le fret ferroviaire doit être encouragé dans les domaines où il apporte une réelle valeur ajoutée.

Mais quels sont ces domaines ? Comment est calculée cette « valeur ajoutée » ? En terme comptable et financier ou en terme humain, de solidarité et de cohésion territoriale ?

En effet les formulations politiques en ce qui concerne le fret portent moins sur des objectifs en termes d'équipement des territoires, de taux de services et de niveau d'accessibilité que sur des préoccupations relatives aux parts de marché assignés et à la compétitivité : nous ne pouvons souscrire à de

telles formulations éloignées des objectifs traditionnellement assignés au transport ferroviaire.

De plus les lignes ferroviaires dédiées au fret et en particulier au wagon isolé font souvent partie du patrimoine et de l'identité des territoires. Elles ont été construites à grands frais et sont très ancrées dans la mémoire collective. Leur suppression est perçue par les populations locales comme un abandon si ce n'est une trahison de la part des gouvernants. Au début du siècle, la demande sociale était la construction des lignes ferroviaires. Aujourd'hui la demande sociale serait plutôt orientée vers la préservation du patrimoine et du service public. Notre responsabilité d'élus devrait donc aujourd'hui consister à pérenniser et à moderniser les infrastructures construites et à les transmettre en bon état aux générations futures

Pourtant, le plan pour sauver le Fret proposé par la direction de la SNCF avec la bénédiction du gouvernement s'inscrit dans une logique managériale qui touche les domaines qui traditionnellement relèvent du service public. Car, sous couvert d'un déficit d'exploitation l'activité Fret a été l'objet, ces dernières années, de restructurations d'envergure présentées à chaque fois comme les seules solutions possibles. Celles-ci se sont avérées catastrophiques puisqu'on annonce un déficit de 520 millions d'euros pour 2009 !

Entre-temps, 10 000 emplois de cheminots dans l'activité fret ont été supprimés, et près de 500 gares fret ont été fermées au wagon isolé, sans compter les milliers de dessertes supprimées. De plus le transfert des trafics sur la route est estimé à près de 2 millions de camions supplémentaires.

Ainsi, l'activité de fret a été filialisée, empêchant toute péréquation au sein de la SNCF entre les activités rentables et non rentables. Malgré les déclarations d'intention lors du Grenelle de l'environnement, les actes posés par la direction de la SNCF et le gouvernement restent profondément anti-écologiques voire anti-industrielles.

Par ailleurs, le nouveau plan fret de la SNCF intitulé « schéma directeur pour un nouveau transport écologique » n'a d'écologique que le titre. En effet, l'entreprise publique se fixe un objectif de réduction des trafics, abandonne la desserte de plusieurs territoires, se sépare de moyens humains et matériels (locomotives, wagons, installations...) Ce n'est pas un objectif de croissance de la part modale ferroviaire qui est mis en œuvre, contrairement aux engagements du Grenelle.

Comment peut-on envisager ne serait ce qu'un moment que ce transfert sur route est bénéfique pour la société ? En aucun cas avec l'argument de non-pertinence économique par rapport à la route qui, alors, fait abstraction des coûts externes supportés par la société au regard des nuisances et de la sécurité.

De plus, votre rapport met en avant « *une augmentation plus rapide des coûts salariaux à la SNCF par rapport au transport routier* », et précise qu'entre 2003 et 2008, le salaire annuel moyen chargé a augmenté de 6,2 % à la SNCF, hors intégration industrielle de la traction au sein du fret, contre 3 % pour le mode routier. Ce constat est réel mais pourquoi prôner le nivellement par le bas ? Il serait peut-être opportun de se poser la question d'un alignement des salariés du routier sur ceux de la SNCF et non l'inverse, et ce surtout au regard des conditions de travail et de pénibilité inhérente à ces professions.

Enfin, vous précisez que « *les mutations du monde ferroviaire ne sauraient se faire au détriment du secteur des transports routiers. Des phases transitoires sont nécessaires pour ne pas pénaliser les entreprises déjà fortement soumises à la concurrence internationale.* »

Nous ne pensons pas qu'il soit opportun d'opposer ces deux modes de transports mais au contraire d'essayer de les combiner car ils sont complémentaires. Il s'agit d'avoir une approche systémique du transport de marchandises et de rééquilibrer une politique qui a été jusqu'à présent favorable au transport routier, sans l'être forcément pour ses salariés de ce secteur.

Pour toutes ces raisons et pour atteindre l'objectif du Grenelle de 25 % de non routier et de non aérien dans le transport de marchandises en 2022, le groupe CRC- SPG a demandé à ce que soit instaurée rapidement la taxe poids lourds (elle a été reportée d'un an) et que ces ressources soient investies dans le réseau ferré et pourquoi pas dans l'activité wagon isolé.

Et c'est pourquoi nous avons déposé une proposition de résolution sur le fret demandant entre autre la mise en place d'un moratoire sur l'abandon partiel (60 %) de l'activité wagon isolé décidé par la SNCF dans son plan fret en septembre dernier. Il nous semble urgent que face au démantèlement programmé du fret au nom de la concurrence et de la rentabilité, le Gouvernement prenne ses responsabilités et respecte l'engagement national pour le fret ferroviaire, qu'il a pris devant nos concitoyens dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

ANNEXE 5 :

CONTRIBUTION DE M. CLAUDE BIWER, MEMBRE DU GROUPE DE L'UNION CENTRISTE

Le groupe UC représenté par Claude Biver soutient fortement et globalement la filière du fret ferroviaire :

Pour des raisons environnementales, de sécurité routière (fluidité du trafic), d'efficacité d'acheminement des marchandises industrielles, chimiques, agricoles et sylvicoles, le groupe de l'Union Centriste accueille très favorablement la tenue d'un débat relatif à une filière malheureusement en crise : celle du fret ferroviaire.

Le groupe de l'Union Centriste déplore la crise que connaît le fret ferroviaire, et considère que cette filière ne pourra se développer que si le fret est considéré **globalement**, c'est-à-dire au regard des choix de la politique des transports (fluviaux, maritimes, terrestres, ferroviaire), la politique industrielle, la politique d'aménagement du territoire, et de la politique commerciale (notamment concernant les exportations dans les pays frontaliers).

En effet, le développement du fret ferroviaire ne se fera pas sans un développement des ports de marchandises français. Mais réciproquement, développer le fret depuis les ports de marchandises est un levier essentiel de leur développement... Le développement du fret ferroviaire peut donc entraîner un cercle vertueux à différents niveaux.

A défaut, la filière ne pourra pas se développer à long terme, ni servir le développement d'autres filières.

Le cadre du réseau de fret, et les investissements prioritaires :

Le groupe estime que le fret n'a un avenir commercial qu'à partir d'une certaine distance, et dans les conditions d'un tracé permettant d'être relié à différents « nœuds de transports intermodaux ».

Dès lors, la priorité des investissements sur l'infrastructure du fret se joue sur :

– les liaisons transeuropéennes (Espagne, Italie, Benelux, Allemagne, Royaume-Uni), en coordination avec les schémas tracés dans les pays frontaliers ;

– ces liaisons desservant par ailleurs des points stratégiques sur des axes français, et notamment :

- **les grands ports de marchandises** : Rouen, le Havre, Marseille, Dunkerque, Saint Nazaire, La Rochelle, Bordeaux ;

- **les aéroports** : Roissy Charles de Gaulle, Lyon Saint-Exupéry ;
- **les métropoles françaises** : Région parisienne, Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, Rennes, Lille... Les pôles industriels sont par ailleurs un élément déterminant de structuration du réseau.

Il ne faut cependant pas délaissier le fret diffus (wagon isolé), et les embranchements directs depuis certains sites utilisateurs de fret (industriels, agricoles, forestier), car ils représentent un intérêt local fort, qui font de ce mode de fret un véritable service public.

Le problème de disponibilité des sillons pour le fret ferroviaire

Sur la difficulté que connaissent les opérateurs en terme de disponibilité des sillons, on peut s'interroger sur la possibilité de généraliser la circulation du fret ferroviaire sur des voies de transport de voyageurs, mais à des heures nocturnes où la circulation des trains de voyageur est marginale, voire inexistante. Ceci permettrait, outre l'avantage de l'électrification de ces voies, notamment de tester les autoroutes du fret, sur les lignes à grande vitesse existant en France.

Cette solution doit avant tout être de court terme, le temps de rénover les infrastructures dédiées au transport de marchandises, et libérer des sillons.

Le nécessaire investissement dans les plateformes multimodales :

Au niveau de **chaque métropole**, il faudrait que les infrastructures multimodales et de stockage permettent de passer du fret à la route pour le transport de proximité (derniers kilomètres), et le chargement des marchandises arrivées par camion, en vue d'être acheminées par fret sur une longue distance.

Les infrastructures de transbordement sont un point clé du développement du système de fret ; bien entendu, tout le territoire ne pourra pas être maillé à court et moyen terme.

Il faut donc cibler les priorités de développement des infrastructures de transbordement et les investissements dans les systèmes de sécurité et les systèmes d'infrastructures notamment les axes transnationaux, et les axes de « port à port », pour compléter progressivement le maillage du territoire.

La solution consistant à maintenir les camions comme modes de transport de proximité est indiscutable, à condition de prévoir des infrastructures à proximité des métropoles permettant l'intermodalité du mode de transport, route-rail, et rail-route. Cette proposition ne doit cependant pas empêcher le maintien des embranchements « sur site » permettant de maintenir un service public de fret par wagon isolé, au niveau régional (jusqu'à l'acheminement vers un grand axe stratégique).

Cette politique plus régionale ne peut se développer qu'à partir du moment où les opérateurs français se seront implantés solidement sur les axes stratégiques longue distance.

Que nous apprend le système allemand ?

Une note de veille du Centre d'analyse stratégique fait le bilan, en 2008, sur le fret ferroviaire en Allemagne, dont les fruits sont aujourd'hui mûrs : le marché ferroviaire allemand de fret connaît un fort développement, passant de 95,4 milliards de tonnes-kilomètres (tk) en 2005 à 114 milliards en 2007. Il représente 17 % de parts de marché dans le transport de marchandises, contre 12 % en France. Le modèle allemand de fret ferroviaire a reposé sur une politique publique forte, qui fait d'elle un leader européen incontestable en la matière :

Les premières mesures effectuées par DB Cargo (ancienne activité fret de la DB) pour restructurer son réseau « fret » sont les suivantes :

- un plus grand nombre de liaisons directes (moins de wagons isolés), afin de diminuer les transbordements de marchandises et les temps d'attente improductifs ;

- une concentration du trafic fret là où les clients sont importants (4,5 % des clients représentent 85 % du trafic), et où la distance parcourue est supérieure à 150 kilomètres ;

- la constitution de la filiale fret en holding, afin de permettre l'intégration verticale d'opérateurs logistiques (rachat de Stinnes en 2002) et de proposer une offre globale (transport et logistique).

Ces mesures ont conduit à un **nombre important de fermetures de gares** : leur nombre a diminué de 32 % entre 2002 et 2008, contre une diminution de 24 % en France sur la même période. En revanche, les fermetures ne sont pas définitives.

Si l'on observe le ratio du nombre de gares par rapport à la superficie du pays, l'Allemagne dispose de quatre gares pour 1 000 km², tandis que la France n'en compte que deux.

Au niveau social, les réformes ont engendré une **flexibilisation accrue du temps de travail**, une modération salariale et la convergence avec le régime du secteur privé. La convention collective disposant que la DB renonce aux licenciements pour motifs économiques a été prolongée, moyennant une certaine souplesse dans la gestion des ressources humaines accordée à la direction, en fonction du volume d'activité.

De 1999 à 2005, Railion a réalisé des gains de productivité importants **en diminuant ses effectifs de 49 %**, tout en augmentant son trafic de 7,4 % en tk. Ainsi, le ratio tonnes-kilomètre par agent a plus que doublé sur la période.

ANNEXE 7 :

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

– *Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGIMT) - Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer* : **M. Daniel Bursaux**, directeur général ;

– *Cabinet de conseil "Formules économiques locales"* : **M. Pascal Perez**, directeur ;

– *SIAT BRAUN* : **MM. Philippe Siat**, président directeur général, **Paul Siat**, directeur général, et **Didier Anne-Braun**, directeur des ressources humaines ;

– *Fédération des cheminots CGT* : **MM. Didier Le Reste**, secrétaire général, et **Alain Prouvenq**, responsable du secteur économique fédéral ;

– *Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)* : **M. Nicolas Paulissen**, délégué général adjoint ;

– *EURO CARGO RAIL* : **M. Alain Thauvette**, directeur général ;

– *GEODIS - Branche Transports et Logistique de la SNCF* : **MM. Jean-Michel Genestier**, directeur des affaires publiques, **Loïc Sévin**, collaborateur en charge des transports ferroviaires de proximité, et **Mme Karine Grossetête**, conseillère parlementaire ;

– **M. Yves Paternotte**, député du Val d'Oise, auteur du rapport d'information « *Remettre le fret sur le rail : un défi économique, social et environnemental* ».

– *Société nationale des chemins de fer français (SNCF)* : **M. Pierre Blayau**, directeur général délégué de la SNCF en charge de la branche SNCF-GEODIS et président directeur général de GEODIS, **Jean-Michel Genestier**, directeur général adjoint de SNCF GEODIS, et **Mme Karine Grossetête**, conseillère parlementaire ;

– **M. Yves Crozet**, professeur agrégé de sciences économiques, *laboratoire d'économie des transports (LET)* (rattaché au centre national de la recherche scientifique, à l'université Lyon 2 et à l'école nationale des travaux publics de l'Etat.)

ANNEXE 8 :

LISTE DES PARTICIPANTS AU DEPLACEMENT ORGANISÉ A STRASBOURG (JEUDI 6 MAI 2010)

Sénat

- **M. Francis Grignon**, sénateur du Bas-Rhin et membre du groupe union pour un mouvement populaire ;
- **M. Claude Biwer**, sénateur de la Meuse et vice-président du groupe union centriste ;
- **M. Michel Teston**, sénateur de l’Ardèche et membre du groupe socialiste ;
- **M. Yohann Bouquerel**, administrateur.

SNCF - VFLI

- **Mme Karine Grossetête**, conseillère parlementaire, *SNCF* ;
- **M. Jean-Michel Genestier**, directeur général adjoint de la branche *SNCF-Geodis* ;
- **M. Loïc Sivien**, délégué aux opérateurs ferroviaires de proximité, *SNCF-Geodis* ;
- **Mme Christel Kohler-Barbier**, directrice des affaires territoriales région Alsace *SNCF*, représentant le directeur régional *SNCF*, M. Michel Loth ;
- **M. Marc Matz**, délégué régional à l’aménagement des territoires ferroviaires, *SNCF-Geodis* ;
- **M. Lionel Raclot**, directeur d’activité, *VFLI Paris* ;
- **M. Laurent Vittoz**, responsable régional, *VFLI Nord-Est*.

Port Autonome de Strasbourg

- **M. Jean-Louis Jérôme**, directeur général ;
- **M. Didier Dieudonné**, directeur général délégué ;
- **M. Pascal Fournaise**, directeur technique ;
- **M. Xavier Fauvain**, responsable voies ferrées ;
- **Mme Hélène Haslé**, directrice du développement.

Entreprises

– **M. Georges Lingenheld**, président directeur général de *LINGELHELD SA*, président de la commission de l'aménagement du territoire et des transports de la chambre de commerce et d'industrie ;

– **M. Michel Chalot**, président directeur général de *CHALOT TRANSPORTS*, vice-président de la commission de l'aménagement du territoire et des transports de la chambre de commerce et d'industrie, membre du groupement des usagers des ports de Strasbourg ;

– **M. Arsène Dahl**, directeur général de *WINCANTON MONDIA*, membre de la commission de l'aménagement du territoire et des transports de la chambre de commerce et d'industrie, membre du groupement des usagers des ports de Strasbourg ;

– **M. André Streicher**, responsable négoce, service céréales de *ARMBRUSTER*, membre du groupement des usagers des ports de Strasbourg ;

– **M. Pierre Heckmann**, directeur logistique de *SORRAL DUFERCO COATING*, membre du groupement des usagers des ports de Strasbourg ;

– **M. Didier Anne-Braun**, directeur des ressources humaines de *SIAT-BRAUN* ;

– **M. Philippe Gaudon**, vice-président de *UPM-KYMMENE*, membre associé de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin ;

– **M. Jean-Marc Louvet**, président d'*UPM-KYMMENE France* ;

– **M. Jean Kubiak**, directeur général d'*UPM-KYMMENE, STRACEL* Strasbourg.

Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin

– **M. Jean-Louis Hoerlé**, président ;

– **M. Philippe Colson**, directeur général ;

– **M. Tania Desfossez**, directeur de l'aménagement du territoire.