

Le fret ferroviaire : un levier incontournable pour respecter nos engagements en matière de changement climatique

L'État a fait du fret ferroviaire un enjeu prioritaire. L'UTP ne peut que s'en réjouir et soutenir cette démarche qui vise à donner une nouvelle impulsion à cette activité. Pour autant, l'UTP restera attentive aux moyens qui accompagneront les ambitions affichées et formule cinq propositions pour renforcer l'attractivité de ce mode qui répond aux enjeux de développement durable.

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

Dix ans après l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en France, plus d'une vingtaine d'entreprises ferroviaires opèrent sur le réseau ferré national. En quelques années, les entreprises ferroviaires alternatives se sont rapidement imposées pour détenir 39 % de parts de marché en 2015¹.

Cependant, malgré les engagements pris, dans le cadre du Grenelle de l'Environnement², d'augmenter la part du transport de marchandises non routier et non aérien à 25 % à l'échéance 2022, la part du fret ferroviaire oscille autour de 10 % depuis 2005³. Par ailleurs, le réseau autoroutier s'est considérablement développé passant de 6 800 km à 11 400 km, soit une croissance de 67 % entre 1990 et 2010⁴. De surcroît, depuis 2012, le prix du gasoil a baissé de 27 %⁵.

Si l'année 2015 a pu laisser croire à certains à une reprise du fret ferroviaire, le premier semestre 2016 confirme la fragilité de cette activité : elle a, en effet, enregistré

une nouvelle baisse du volume de marchandises transportées de 5 %.

Parallèlement, le fret ferroviaire doit faire face à de nouvelles exigences, notamment en matière de bruit ferroviaire, d'harmonisation de la signalisation ferroviaire (ERTMS) et d'équipement GSM-R bord. Ces exigences sont sans commune mesure par rapport au mode routier et peuvent être mortifères pour l'équilibre économique des entreprises du secteur.

Compte tenu de cette situation plus que préoccupante, l'État doit créer les conditions nécessaires à l'attractivité du fret ferroviaire et dynamiser une compétitivité durable du secteur pour permettre son développement.

1. *Les comptes des transports en 2015 (édition de juillet 2016).*
2. *La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009 (dite Grenelle Environnement 1) en a posé les principes et les objectifs. La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle Environnement 2) correspond à la mise en application des engagements.*
3. *Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS).*
4. *Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS).*
5. *La part du carburant dans le compte d'exploitation d'une entreprise routière représente entre 20 et 30 % alors que le poste énergie, principalement électrique, est d'environ 15 % pour une entreprise ferroviaire.*

Le fret ferroviaire: un levier incontournable pour respecter nos engagements en matière de changement climatique

LES ATOUTS INCONTESTABLES DU FRET FERROVIAIRE

En juin 2016, la France était le premier pays industrialisé à ratifier l'Accord de Paris sur le climat⁶. Elle s'est ainsi engagée à montrer l'exemple en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

En France, les transports sont responsables de plus d'un quart des émissions de gaz à effet de serre⁷. De surcroît, le transport routier ne paye pas l'ensemble des coûts, notamment externes.

Dans ce contexte, le fret ferroviaire présente des atouts incontestables. Outre la diminution des émissions de GES, il concourt à réduire les coûts associés à la congestion des routes et la dépendance vis-à-vis des importations de pétrole. À titre d'illustration, un train de fret de 850 mètres représente l'équivalent de 48 camions et il émet près de 4 fois moins de CO₂⁸. Le fret ferroviaire participe très fortement à l'activité économique dans les Régions car il contribue à faire vivre le tissu économique local: industries, ports, logistique, céréaliers, automobile, carrières, chimie, produits de grande consommation, ... Il constitue un levier pour participer à la stratégie de soutien à la ré-industrialisation des territoires.

5 PROPOSITIONS DE L'UTP POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU FRET FERROVIAIRE

1. LE CONTRAT DE PERFORMANCE: UN CADRE CLAIR, PRÉVISIBLE ET FAVORABLE AU DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

L'UTP sera très attentive aux engagements entre l'État et SNCF Réseau qui seront définis dans le contrat de performance prévu par la réforme ferroviaire et, notam-

ment, sur la visibilité pluriannuelle indispensable au maintien et au développement de l'activité des entreprises ferroviaires.

Outre le nécessaire rétablissement de la trajectoire des équilibres de SNCF Réseau, le contrat de performance devra également comporter de nouveaux moyens à la hauteur des enjeux. En effet, l'affectation de fonds doit être en cohérence avec les ambitions affichées lors de la dernière Conférence ministérielle pour la relance du fret ferroviaire.

De même, l'UTP considère que l'atteinte d'objectifs ambitieux en matière de productivité liés à l'entretien et à l'exploitation du réseau est essentielle pour l'attractivité du mode ferroviaire. Ces objectifs devront se traduire par un taux d'inflation ferroviaire faible, voire nul, dans les années à venir.

2. UNE TARIFICATION SOUTENABLE ET LIÉE À LA QUALITÉ DE SERVICE RÉELLEMENT OFFERTE AUX CLIENTS

L'UTP souhaite rappeler que le niveau des péages ne peut, en application de la directive 2012/34/UE⁹, intégrer des majorations que dans la mesure où les opérateurs du marché sont en capacité de les supporter. Dans le cadre du projet de refonte de la tarification pour l'horaire de service 2018, l'interprétation de cette disposition doit encore faire l'objet d'une réflexion approfondie entre l'ensemble des parties prenantes. En effet, elle doit notamment prendre en compte la nature des marchés qui font appel au transport ferroviaire.

Compte tenu des multiples causes impactant fortement les circulations commerciales, les entreprises ferroviaires estiment que la subvention annoncée par le Gouvernement (90 millions d'euros) pour couvrir la différence entre le montant des péages et

les coûts d'usage de l'infrastructure n'est pas à la hauteur de la situation. De plus, cette subvention devrait être adossée sur des objectifs de productivité et de performance fixés au réseau en concertation avec les acteurs concernés car la maîtrise des coûts d'infrastructure est indispensable pour l'avenir du système ferroviaire.

Dans ces conditions, la profession adhère à la décision du ministre, annoncée lors de la Conférence ferroviaire, de lier les évolutions tarifaires futures à l'amélioration de la qualité de service offerte aux opérateurs. Pour l'UTP, les indicateurs dédiés qui permettront de corréliser l'augmentation des péages à la qualité de service offerte aux clients doivent se baser sur des données réelles. Le chantier en cours doit encore se poursuivre pour atteindre cet objectif.

3. LE CLIENT FINAL AU CŒUR DE L'APPROCHE COMMERCIALE

Le secteur du transport ferroviaire doit sans cesse travailler à l'amélioration de sa performance et de sa compétitivité au bénéfice du client final. Pour l'UTP, il doit pour cela se focaliser, en particulier, sur la fiabilité, la fréquence, la flexibilité, l'adaptation à la clientèle ainsi que sur la durée de

6. Accord adopté à l'unanimité par 195 pays en décembre 2015.

7. L'Agence européenne de l'environnement confirme d'ailleurs que les émissions de CO₂ provenant du transport ferroviaire sont 3,5 fois inférieures, en tonnes-kilomètres, à celles causées par le transport routier.

8. Calcul basé sur les données de l'arrêté du 10 avril 2012 relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport.

9. Directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

transport et les tarifs, sans oublier l'innovation. Il s'agit des principaux critères pris en considération par les clients au moment de choisir entre les différents modes de transport à leur disposition.

Outre la pression constante du client final pour faire baisser les prix du transport, la Conférence ferroviaire a montré qu'il y a à la fois une demande forte de transport ferroviaire, partiellement satisfaite, et une inquiétude sur l'avenir de ce mode de transport en France.

Pour l'UTP, la mise en place de plans d'actions après le diagnostic précis des causes des dysfonctionnements des procédures en amont à la circulation permettront de progresser dans le sens attendu par les utilisateurs du réseau et de gagner des parts de marché.

4. LA MISE EN PLACE D'UNE PRIME AU REPORT MODAL

L'UTP rappelle que l'abandon de la taxe poids lourds, l'autorisation de circulation des camions de 44 tonnes et le faible coût des énergies fossiles accentuent de plus en plus le déséquilibre entre les modes. Pourtant, des systèmes de redevances concernant la circulation des poids lourds existent dans plusieurs pays européens depuis plusieurs années.

La Suisse¹⁰ et la Grande Bretagne¹¹, par exemple, disposent de systèmes d'aide au report modal efficaces comme en témoignent les chiffres de trafic en hausse constante.

Pour l'UTP, il conviendrait d'examiner la possibilité d'instaurer une recette dédiée au report modal prise dans l'Eurovignette régionalisée préconisée par la mission Savary-Pancher de suivi de la mise en œuvre de la réforme ferroviaire.

5. UNE ÉVOLUTION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE ET ORGANISATIONNEL

Afin de créer les conditions nécessaires pour concurrencer les autres modes de transport, en particulier le transport routier, qui bénéficie d'infrastructures facilement accessibles dans tous les États membres, les pouvoirs publics doivent créer les conditions propices à l'évolution du cadre réglementaire et organisationnel.

Aussi, des orientations doivent être données au gestionnaire de l'infrastructure pour que le fret et le transport de voyageurs fassent l'objet d'un traitement plus équilibré. De même, l'attribution des capacités ou les arbitrages sillons/travaux devront mieux intégrer les ambitions nationales relatives au fret ferroviaire.

Les travaux sur les normes d'entretien des lignes capillaires dédiées aux marchandises constituent un bon signal en matière de simplification réglementaire. Cependant, la mise en place des prestataires gestionnaires d'infrastructures (PGI), dits « nouvelle génération », doit se faire sans attendre, la réduction des coûts de la maintenance faisant partie des enjeux majeurs pour le système ferroviaire. N'oublions pas que ces lignes représentent 5 % du réseau ferré national et drainent 20 % du fret national.

Dans la même lignée que les lignes capillaires, la pérennité des voies de service constitue une urgence pour la profession et mériterait de faire l'objet d'un diagnostic et d'un plan d'action partagé entre les acteurs concernés (financement, solutions alternatives de maintenance et de renouvellement à moindre coût sans compromettre la sécurité, ...). En effet, la survie des voies de service conditionne fortement l'avenir du réseau.

La proximité ferroviaire doit être développée et valorisée. Les entreprises ferro-

viaires s'y engagent. Les Régions, de par leur compétence en matière de développement économique et en tant qu'autorité organisatrice du transport régional ferroviaire de voyageurs, ont toute leur place pour favoriser le développement du transport de voyageurs et de fret.

Un vaste champ d'innovation logistique et de croissance est également en jeu : prospection et mutualisation des convois de marchandises dans les territoires et les ports ; revalorisation des installations locales ; partenariats territoriaux ; création d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) et d'installations terminales embranchées (ITE) ; mise en synergie des convois de « wagon isolé » et de « combiné isolé », ...

Le transport ferroviaire doit encore mieux tirer parti des technologies numériques. Ces dernières recèlent d'importants gisements de productivité et de sécurité : gain de capacité, réduction des coûts d'exploitation, coexistence des trains de voyageurs et de fret, fiabilité, ... De nombreux acteurs ferroviaires doivent soutenir cette démarche pour contribuer aux enjeux de performance.

10. La part de marché du fret ferroviaire transalpin a continué d'augmenter en 2015, atteignant 69 %. C'est la valeur la plus élevée depuis l'introduction en 2011 de la redevance sur le trafic des poids lourds.

11. En 2014-2015 notamment, une subvention de 18 millions de Livres pour le fret, au travers du « Mode Shift Revenue Support » afin d'encourager la circulation des marchandises de la route vers le rail.

Le fret ferroviaire: un levier incontournable pour respecter nos engagements en matière de changement climatique

La Conférence ferroviaire a mobilisé tous les acteurs du secteur (SNCF Réseau, entreprises ferroviaires, collectivités territoriales, chargeurs, associations...) qui croient en l'avenir du fret ferroviaire :

- L'État stratège par sa capacité à orienter le système à mettre en place des mécanismes pérennes d'incitation au report modal;
- L'État par son pouvoir réglementaire et sa contribution à la politique européenne. Sur ce point, il devrait promouvoir et veiller à respecter l'exigence de « zéro impact économique » pour toute nouvelle règle sur le transport ferroviaire de marchandises;
- L'État, les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) et les chargeurs pour une meilleure synergie entre le transport de fret et de voyageurs;
- SNCF Réseau dans l'amélioration du processus de construction des sillons et la qualité de ces derniers;
- Les entreprises ferroviaires dans des réponses plus performantes et innovantes aux besoins des clients.

Aussi, il est primordial que les travaux engagés dans le cadre de cette Conférence répondent aux attentes et à la diversité des marchés.

Le rôle de l'État stratège est d'autant plus nécessaire que la nouvelle donne ferroviaire oblige ces acteurs à faire évoluer leurs pratiques et à sortir des idées reçues et des positions acquises.

Parmi les outils d'échanges et de concertation, le Comité des opérateurs du réseau, mis en place depuis le 17 novembre 2015, doit également impulser une véritable dynamique au service du secteur.

Seul un sursaut collectif permettra au fret ferroviaire de s'imposer durablement et de relever les multiples défis, notamment en matière de transition énergétique et écologique.

CONTACTS

Claude Faucher

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

Anne Meyer

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

Erika Kaiser

Département Affaires
économiques et techniques
ekaiser@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 68

Dominique Fèvre

Département Valorisation et
Communication
dfevre@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 46

L'UTP. L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public, les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et les gestionnaires d'infrastructure en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

L'UTP représente près de 170 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme CarPostal France, Keolis, Groupe RATP, SNCF Mobilités, Transdev, Vectalia France. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment d'Agencia, CFTA, Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar, Groupe RATP, Keolis, Objectif OFP, RRT PACA, SNCF, SNCF Mobilités, Thalys International, Thello, Transdev, VFLI.

Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (Eurotunnel, LISEA, SNCF Réseau) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

