

Conférence de presse du vendredi 13 juin 2014

Comment développer le transport du fret par le rail ?

1. L'assainissement du secteur des transports

La sous-traitance et la fraude dans le transport routier

La sous-tarification routière

2. Une stratégie de développement du fret ferroviaire

Le rôle des opérateurs (SNCF, nouveaux entrants)

Les grands et petits investissements nécessaires sur le réseau

3. Les exemples étrangers à suivre (Suisse, Allemagne)

Les enjeux

Ils sont à la fois écologiques, sociaux et économiques : climat, sécurité routière, santé publique (bruit, pollution de l'air), pétrole, développement des ports et des territoires,...

La situation catastrophique du ferroviaire en France

- Effondrement du fret ferroviaire : la part modale du rail était de 17 % en 2000, elle était de 8,8% en 2013 selon le GCCD.
- La dette ferroviaire de 40 milliards s'accroît, le système est au bord d'une situation irréversible mettant en cause une partie importante du réseau ferré.

Des annonces non suivies d'effets

- Le plan Borloo (2009) : faire passer la part modale du rail de 14 % à 25 % en 2025 grâce à des lignes dédiées au fret, des contournements de nœuds saturés (Lyon, Nîmes et Montpellier), des autoroutes ferroviaires, des progrès technologiques (trains longs, TGV fret).
- Les décisions ultérieures des gouvernements Fillon et Ayrault : poursuite de certaines initiatives du plan Borloo (LGV, autoroutes ferroviaires, trains longs) et des mesures allant en sens inverse (autorisation des 44 tonnes, baisse de la fiscalité routière).
- L'écotaxe prévue par le Grenelle de l'environnement a été reportée et sa mise en application n'est toujours pas confirmée.

La FNAUT prend donc l'initiative de présenter un programme de mesures à prendre pour favoriser le développement du fret ferroviaire, qui comprend :

- un assainissement de l'ensemble du secteur des transports par une meilleure régulation des conditions de concurrence dans le transport routier de marchandises (TRM) ;
- un redémarrage du fret ferroviaire axé sur une stratégie de développement de la SNCF, des innovations techniques, une remise à niveau et une modernisation du réseau.

1. L'assainissement du secteur des transports

Le TRM : un marché dérégulé en grande difficulté

Le transport routier de marchandises routier (TRM) domine le transport de fret, avec 88 % de parts de marché. 73 % du tonnage kilométrique concerne des trajets de plus de 150 km.

Le TRM, c'est 37.200 entreprises dont 80% de moins de dix salariés. La plupart ne disposent que d'un seul ensemble routier. Leur clientèle locale n'assure pas le plein emploi de leur parc. Elles dépendent des « chargeurs » ayant un accès direct au marché pour leur fret de retour.

Un secteur en surcapacité, des marges réduites par la sous-traitance

La sous-traitance ne permet souvent pas aux entreprises artisanales réduites à la seule traction du fret de survivre.

Les grandes entreprises pratiquent une sous-traitance intensive qui s'applique à plus de 43% des trajets (rapport Abraham, 2010). Elles répercutent sur leurs affrétés les remises qu'elles ont consenties pour emporter le marché. La sous-traitance concerne les trafics les moins rémunérateurs, amputés de près de 15% de commissions.

Certains de ces trafics ne peuvent être rentabilisés en respectant les règles normales. « Le donneur d'ordre sous-traite ainsi la fraude que cette rentabilisation implique ».

La fraude, une pratique devenue courante

La fraude gangrène le transport routier : excès de vitesse, surcharges, dépassement des temps de conduite journaliers et hebdomadaires par fausse attestation de repos ou chrono- tachygraphe bricolé, fraude à l'entrée des péages autoroutiers,...

- En 2007, le Conseil National des Transports estimait, à la suite de contrôles approfondis, que 40% des chauffeurs routiers conduisaient au-delà du temps réglementaire de travail.

- Une opération de contrôle a été menée avec 13 pays européens et la Suisse en septembre 2007. Près d'un tiers des 1787 camions contrôlés sur le territoire Suisse étaient en infraction.

- Le 16-12-2013 en Gironde, 30 % des 140 poids lourds contrôlés étaient en infraction.

- L'interception à un péage de Toulouse d'un chauffeur roumain qui conduisait un camion espagnol pour une entreprise de transport française a révélé que le camion avait effectué 43 fraudes du 12 au 16 septembre 2013, soit 2.507 € de préjudice pour la société autoroutière !

La prise de risque des routiers pour tenir les conditions exigées par les chargeurs affecte la sécurité routière. Selon l'Observatoire social des Transports, les poids lourds, conduits par des professionnels, tuent autant au véhicule-km parcouru que les voitures particulières.

Un dumping important et insuffisamment réprimé

Les économies liées à la fraude sont substantielles. Selon le Service des Etudes Statistiques du Ministère des Transports, septembre 2002), une surcharge de 20% permet une économie de 21% du chiffre d'affaires. Le dépassement de la durée de conduite journalière en représente près de 8%. Dépasser le temps de conduite hebdomadaire en représente 10 %. Et neutraliser le chrono-tachygraphe 14,5 %. La fraude aux péages cause aux sociétés d'autoroute un préjudice se chiffrant pour la seule ASF à 3,4 millions d'euros sur trois ans.

Ces infractions s'installent dans la durée ; Il s'agit pour une partie de la profession d'un comportement habituel, facilité par le fait que certaines entreprises ne sont contrôlées que tous les six ans. Le tribunal de Montpellier a condamné le 24 avril 2011 une entreprise pour 400 infractions relevées essentiellement aux temps de conduite, sur une durée de 3 ans !

57% des procès-verbaux établis ne sont suivis d'aucune poursuite et le niveau des pénalités est généralement très inférieur au maximum prévu.

Le pavillon français perd des parts de marché au niveau européen.

Les transporteurs de l'Est européen ne respectent pas la directive de 1996 sur les conditions sociales des travailleurs détachés dans d'autres pays de la Communauté. Ils fraudent sur le nombre de cabotages autorisés. Le pavillon français a perdu le quart de son activité de 2007 à 2012.

Ces comportements traduisent la grave crise que traverse le TRM

Les lois de régulation du marché sont perverties. La libéralisation du secteur routier a supprimé la tarification routière obligatoire jugée préjudiciable à la concurrence. Il n'a pas été tenu compte de la structure du secteur, composé essentiellement de petites entreprises n'ayant pas d'accès direct au marché.

Les chargeurs ont ainsi pu tirer les prix vers des niveaux souvent inférieurs aux coûts. En monnaie constante, les prix ont baissé de près de 30 % entre 1985 et 2002, les coûts augmenté de 10 %. Selon la FNTR, « le métier est en surcapacité et les marges extrêmement faibles, en moyenne de l'ordre de 1% ».

Cette moyenne devient négative pour nombre de petits transporteurs. C'est le cas des nouveaux entrants. Près des 2/3 font faillite en 3 à 5 ans, remplacées par de nouvelles arrivées. Au 1^{er} semestre 2012, 1245 entreprises ont fait défaut, dont 60% de mono- employé. La volatilité du secteur conduit à l'acceptation de conditions draconiennes par les transporteurs en difficulté.

Les conditions de concurrence du secteur des transports sont faussées

Le secteur routier génère par ailleurs de très importants coûts économiques et écologiques qui sont loin d'être internalisés dans les taxes sur les carburants et à l'essieu. Selon le tome 2 des Comptes Transport de la Nation 2011, le TRM est largement subventionné par la collectivité.

La baisse récente de la taxe à l'essieu et l'autorisation de circulation des camions de 44 tonnes ont renforcé son avantage compétitif. Le rail ne peut suivre et abandonne des territoires entiers, pénalisant nombre d'entreprises.

Les pouvoirs publics peuvent et doivent intervenir. La FNAUT demande :

- une intervention forte du gouvernement auprès de la Communauté pour harmoniser les conditions fiscales et sociales au niveau européen ;
- des contrôles plus fréquents et l'aggravation des sanctions appliquées aux délinquants ;
- un durcissement des conditions d'accession à la profession routière en matière de garanties financières. Cela freinerait l'accès à la profession et supprimerait la surcapacité avec la disparition de la partie la plus sensible aux pressions des chargeurs et aux infractions ;
- la mise en place rapide de l'écotaxe combattue de manière incompréhensible par la ministre de... l'écologie. Le report de l'écotaxe bloque les investissements indispensables au développement du fret ferroviaire. Sa mise en oeuvre freinerait la demande excessive de transport, par exemple le transport à longue distance d'eaux minérales non curatives.

2. Le redémarrage du fret ferroviaire

Le constat

Le fret fer est passé de 74 milliards de GTK en 1974 à 8,8 en 2013. Le trafic en wagon isolé (WI), outil correspondant à la charge utile de 26t d'un ensemble routier, son concurrent direct, est en chute libre (le wagon isolé a également disparu en Grande Bretagne, sa situation est difficile dans tous les états membres et les grandes entreprises ferroviaires du continent ont toutes réduit drastiquement leur réseau de plates-formes et leur plan de transport).

La concurrence sur le réseau, qui assure aujourd'hui 1/3 du fret, s'est limitée essentiellement à prendre du trafic de trains complets à la SNCF sans inverser la tendance avec la route.

La SNCF a fermé ses triages et abandonné ses trains de desserte non rentables, rendant impossible l'activité WI des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP).

Les causes sont connues : le maillage et la qualité du réseau routier issus de la politique du « tout routier » ; l'entretien et la modernisation du réseau ferroviaire classique délaissés au profit des LGV ; l'évolution de la production vers la diversification et le juste à temps, à laquelle la route a su techniquement s'adapter alors que le fret ferroviaire n'a pas connu d'innovations majeures ; enfin les distorsions de concurrence.

Les axes de développement

- un « **Schéma national des services de transport ferroviaire** » doit être proposé par l'Etat au Parlement reprenant la valorisation du réseau classique, des transports du quotidien et les « axes structurants d'aménagement du territoire » ;

- **les contrats de performance de RFF et de la SNCF** doivent imposer une stratégie de développement à la SNCF pour le trafic WI et la desserte du territoire ;

- **l'Etat doit favoriser l'implantation de nouveaux OFP** afin d'assurer la collecte et la distribution locales du fret. Le trafic existe. Dans le Gers et le Lot-et-Garonne, en 2000, les entreprises céréalières chargeaient 70 trains par an. L'arrêt du wagon isolé a transféré sur la route un trafic de 3000 camions par an. Selon la DEAL de Bourgogne, la disparition du ferroviaire entre Châtillon-sur-Seine et Nuits-sous-Ravières pour les activités forestières, métallurgiques et céréalières « induirait un doublement des coûts de transports, des déplacements d'activités, et un triplement des émissions de CO2 ».

Les grands et petits investissements nécessaires sur le réseau ferré

De nombreux travaux sont indispensables pour apporter au train la capacité, la fiabilité et les performances qui lui manquent (systèmes d'information et innovations techniques permettant la circulation de trains lourds). Globalement, le réseau ferré français est peu circulé, mais la saturation des nœuds rend difficile l'attribution de sillons fiables aux opérateurs de fret. La contraction du réseau capillaire est un autre obstacle.

Parmi les **grands investissements** nécessaires, on peut citer :

- le contournement de Nîmes et Montpellier ;

- le contournement Est de l'agglomération lyonnaise (CFAL) ;

- le tunnel de base du projet Lyon-Turin (10 milliards € dont 25 % seulement à la charge de la France) pour absorber le trafic routier France-Italie (2 700 000 camions par an) ;

- le dégagement d'itinéraires alternatifs (électrification d'Amiens - Culmont-Chalindrey) ;

- la mise en place de nouvelles autoroutes ferroviaires (Lille-Bayonne, Lyon-Italie).

Le coût du projet Lyon-Turin annoncé par la Cour des Comptes, 26 milliards d'euros, est trompeur : il comprend celui du CFAL et de l'aménagement de l'itinéraire Lyon – Saint-Jean-de-Maurienne alors que ces investissements resteraient indispensables si le tunnel de base était abandonné et si le

trafic de fret augmentait fortement sur la ligne historique. En pratique, l'abandon du projet Lyon-Turin entraînerait au contraire de nouveaux et très coûteux investissements routiers sur l'axe France-Italie, car la ligne historique est trop peu performante pour que le rail soit compétitif par rapport à la route.

Les **petits investissements** concernent les dessertes de proximité par les OFP :

- la desserte des ports ;
- la rénovation du réseau capillaire (1 500 km de lignes sont dans un état critique alors que l'abandon des dessertes terminales tarit des trafics à longue distance) ;
- les embranchements particuliers des entreprises.

Faute de moyens financiers, RFF abandonne l'entretien de lignes capillaires malgré les protestations des chargeurs, obligés de confier leur trafic à la route (même s'il s'agit de matières dangereuses comme dans le cas d'Orléans-Aubigny).

Les emprises des lignes fermées au trafic doivent être préservées. Les zones industrielles nouvelles doivent être implantées à proximité immédiate du réseau ferré.

Dans le cadre de la réforme du système ferroviaire, la FNAUT demande que l'Etat stratège élabore, puis fasse approuver par le Parlement, un « Schéma national des infrastructures ferroviaires » permettant en particulier un développement du fret.

3. Les exemples étrangers à suivre

La Suisse

Dans les années 1990, la Suisse a instauré une taxe poids lourds, la RPLP, ayant un double objectif : maîtriser le trafic routier de transit pour le ramener de 1 200 000 camions par an à 650 000 ; financer le plan Rail 2000 et plus particulièrement les Nouvelles traversées ferroviaires alpines (NTFA). Ce « petit » pays a ainsi réussi à financer seul ses deux tunnels de base, le Lötschberg et le Gothard.

La part modale du rail est aujourd'hui de 66 % pour le trafic de transit, le trafic routier commence à baisser. Le Lötschberg confirme l'intérêt d'un tunnel de base : 4 ans après sa mise en service, le trafic annuel y est passé de 3,8 à 11,3 millions de tonnes. Le tunnel du Gothard, pilier du transfert modal, n'entrera en service qu'en 2019.

Alors qu'en France, l'écotaxe est reportée, la Suisse montre une nouvelle fois l'exemple d'une politique rationnelle. Nos voisins suisses ont en effet adopté à 62%, le 9 février 2014, un plan de Financement et d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Ce plan garantira de manière durable l'entretien et la modernisation du réseau ferré.

Cette démarche suisse est un modèle d'anticipation et de transparence.

L'Allemagne

Une croissance du trafic de fret de + 50 % depuis 1994 est observée en Allemagne. Contrairement à la SNCF, la Deutsche Bahn a mis en œuvre une stratégie commerciale offensive, stimulée par la concurrence des opérateurs privés et facilitée par le bon état du réseau ferré allemand et, depuis 2004, par l'instauration d'une écotaxe, la LKW Maut.