



L'attractivité des ports français est-elle réduite par l'affaiblissement du fret ferroviaire ou, au contraire, celui-ci est-il la conséquence d'une insuffisance d'attractivité de ces ports ?

Par François SOULET de BRUGIÈRE *

Confronté à des coûts qui augmentent plus vite que ceux des autres modes de transport, le fret ferroviaire français ne cesse de perdre des parts de marché alors même que beaucoup lui prédise un bel avenir en raison de son adéquation aux exigences d'un transport plus massifié et moins carboné (donc, plus « vert »). Dans le même temps, les ports sont engagés dans une stratégie de reconquête du marché du fret. À ce titre, pour être à même de desservir leur *hinterland* lointain, les ports français doivent pouvoir s'appuyer sur un réseau ferroviaire à longue distance qui soit non seulement réactif, mais aussi (et surtout) fiable. De ce point de vue, l'avenir des ports français et celui du fret ferroviaire sont donc étroitement liés pour les décennies à venir.

« Qui de la poule ou de l'œuf... ? »

En m'invitant comme l'a fait le coordonnateur de ce numéro des *Annales des Mines* à m'interroger sur la grave question de savoir si c'est l'affaiblissement du transport ferroviaire de fret qui réduit l'attractivité des ports français ou si, au contraire, c'est cet affaiblissement qui serait la conséquence d'une insuffisance d'attractivité de ces ports, s'est imposée à moi une affirmation qui ne souffre aucun débat : le transport ferroviaire est affaibli !

De même, s'affiche un lien qui paraît évident : le sort des ports est lié à celui du transport ferroviaire de fret, et réciproquement. Ce n'est pas une nouveauté : voilà déjà bien longtemps que l'on sait, dans le monde économique et commercial, que la performance de la *supply chain* d'une entreprise contribue fortement à sa performance globale. Sam Walton, le dirigeant emblématique de Wall Mart (l'entreprise américaine bien connue de la grande distribution), qui est dans les faits la plus grande entreprise privée du monde, va même plus loin : il disait ainsi, en

2004 : « Les gens pensent que nous sommes devenus grands en implantant de grands magasins dans des petites villes... Mais, en réalité, nous sommes devenus grands en gérant bien la rotation de nos références en magasin... ».

En revenant à la question de départ, on entrevoit déjà le joli pugilat qui se profile entre deux professionnels mythiques : le cheminot arc-bouté sur ses avantages acquis brime-t-il le docker dans la concrétisation de ses espoirs hégémoniques ou, au contraire, est-il une victime sainte et d'agréable odeur de la profession très revendicative des ouvriers de la manutention portuaire ?

Des propos ainsi taillés à l'emporte-pièce courent malheureusement les rues, ne laissant guère de place à une analyse raisonnée de la situation. La relation entre chemin de fer et communauté portuaire n'est en rien une guerre frontale entre deux blocs monolithiques : aussi bien le marché ferroviaire que l'offre portuaire sont faits de nombreux segments et d'un nombre incalculable de niches qui rendent l'analyse de notre question de départ infiniment plus complexe qu'il ne peut y paraître.



Nous allons tout d'abord balayer les grands segments de marché que génère l'offre ferroviaire, puis nous analyserons l'interaction entre le rail et les ports sur certains de ces segments, pour tenter de répondre avec la tête plutôt qu'avec les tripes à la question de départ !

Du fait d'une mauvaise perception de toutes les nuances et de toutes les subtilités des différentes composantes du marché logistique, le colportage d'idées faussement évidentes, mais généralement admises par le public, a la vie dure. Faites-en vous-même l'expérience : combien sont ceux, dans votre entourage personnel, qui ont conscience des deux faits vérifiables (pour ne pas dire incontestables), qui sont énoncés ci-dessous ?

- ✓ a) Le secteur fret du groupe SNCF génère un chiffre d'affaires (CA) annuel de 9,1 milliards d'euros. Mais, en fait, la SNCF est un très gros voiturier (le plus gros de France) et un commissionnaire de transport international de poids (très performant) qui fait encore un peu de transport ferroviaire : son activité ferroviaire représente à peine 1,7 milliard d'euros de CA annuel, tout juste 19 % du CA total fret du groupe SNCF !
- ✓ b) Les ports français ont connu moins de grèves que les ports du nord de l'Europe depuis avril 2011, c'est-à-dire après la signature, en France, de la Convention Collective Nationale Unifiée (CCNU), sans que l'on puisse dire que l'une quelconque des parties signataires ait eu à mettre un genou à terre ! Les sociétés manutentionnaires du secteur conteneurisé des grands ports maritimes ont même reconnu avoir constaté, depuis cette date, des gains de productivité allant de 18 à 32 %, selon les places portuaires et selon les entreprises.

Les segments de marché du fret ferroviaire : une activité faite de tout et de rien

Les trains-blocs réguliers : un segment de bonne qualité

Le marché aujourd'hui le plus important (en tonnage) pour le fret ferroviaire est celui des chargeurs, qui ont de grandes quantités de marchandises à transporter de manière régulière et qui, de ce fait, utilisent des trains-blocs réguliers de plusieurs centaines de tonnes, voire de plusieurs milliers de tonnes (jusqu'à 3 000 tonnes). Il s'agit pour l'essentiel du transport des grands vracs solides et liquides (charbon, minerais, pétrole brut ou raffiné, produits chimiques dangereux...), des automobiles et de certains produits de consommation courante tels que les boissons (dont les eaux et les bières). La réponse apportée par les opérateurs ferroviaires est assez bien adaptée à ces besoins constants ou prévisibles. Les chargeurs concernés ont le sentiment d'être plutôt bien servis, pour peu que soit maîtrisée la question de la disponibilité des wagons. Ceux qui disposent de leur propre flotte de wagons n'ont bien sûr pas de gros soucis, de ce côté-là. Mais ceux qui

font appel aux wagons des opérateurs ferroviaires sont moins sereins. En effet, le parc des wagons n'est pas renouvelé aujourd'hui de la façon dont il devrait l'être. Or, les wagons sont comme nous : ils vieillissent, et ils se fragilisent.

Malgré leur régularité, ces flux souffrent souvent d'un handicap rédhitoire : ils sont déséquilibrés, c'est-à-dire que le retour du train ne peut être assuré par le chargeur initial au moyen soit d'un fret de retour direct, soit d'une boucle de cabotage comportant un ou plusieurs tronçon(s) complémentaire(s). Plus la quantité livrée à l'aller est importante, et plus la pleine charge du retour est difficile à atteindre. Cet inconvénient du retour à vide ou presque pour les trains-blocs réguliers est, bien sûr, encore plus pénalisant dans le cas de la catégorie des trains-blocs « spot » dont nous allons parler (Notons au passage que le problème se pose moins pour les conteneurs, car il faut souvent retourner ces derniers à leur point de départ, qu'ils soient vides ou pleins).

Trains-blocs « spot » : un manque de réactivité très handicapant

Nous entendons par trains « spot » les trains dont on ne peut prévoir longtemps à l'avance le besoin à une date précise. Les chargeurs qui opèrent sur ce créneau attendent une grande réactivité des opérateurs pour pouvoir obtenir en temps et en heure le matériel et les sillons dont ils ont besoin.

Certains, de guerre lasse, ont fini par rebasculer du fer à la route ou du fer à la voie d'eau. C'est le cas de la papèterie UPM de Rouen, qui a transféré 100 % de son approvisionnement du rail vers la voie fluviale, essentiellement pour des questions tenant à la mise à disposition des matériels et à la fiabilité des *transit times* annoncés.

Cette difficulté à mettre à la disposition des gros chargeurs les quantités de wagons nécessaires est confirmée (et expliquée) par les loueurs de matériel ferroviaire : le taux de remplacement des vieux wagons par des wagons neufs est très inférieur aux besoins normaux, et ce, depuis une dizaine d'années. L'âge moyen de la flotte des wagons est très élevé. Pour certains types de wagons courants (porte-voitures, wagons-tombereaux ou plateformes porte-conteneurs), il n'est pas rare de voir des flottes affichant un âge moyen allant de 35 à 45 ans. De ce fait, les wagons sont souvent indisponibles : en panne, ou en entretien.

Pour ce qui est des sillons, tout le monde sait la difficulté qu'il y a à obtenir de bons sillons pour le fret, en raison des grands travaux lancés sur le réseau ferroviaire français pour le remettre à niveau, mais aussi de la priorité accordée aux voyageurs.

Si la première priorité évoquée plus haut s'impose à tous puisqu'il est indispensable de remettre le réseau ferré en adéquation avec les exigences techniques et de sécurité dont le chemin de fer doit pouvoir se prévaloir aujourd'hui, la seconde relève uniquement de la volonté politique. À vouloir trop verdir l'image du transport de

passagers grâce aux réseaux TER, on bride le développement du transport ferroviaire de marchandises, laissant ainsi sur les routes des centaines de milliers de camions dont la cargaison pourrait avantageusement circuler sur rail, si l'on donnait la priorité au fret en milieu de journée en remplaçant des TER aux trois quart vides par des autocars (dont la qualité de service serait d'autant meilleure qu'ils polluent peu et peuvent s'arrêter partout dans les campagnes, et pas seulement dans les seules gares encore desservies !).

Le wagon isolé (les anciens s'en souviennent, ils l'aimaient bien !)

Ce segment du marché du fret ferroviaire repose sur l'expédition en même temps de wagons en nombre insuffisant pour former à eux seuls une rame, tractée de chez l'expéditeur jusque chez le destinataire, lorsque les installations terminales embranchées (ITE) des deux partenaires sont encore utilisables, ou sur le tronçon principal de gare à gare. L'enlèvement et le post-acheminement sont alors réalisés par voie routière. Notons que la croissance urbaine et l'ouverture de multiples voies rapides ont fait reculer considérablement le nombre des ITE utilisables.

Les wagons isolés sont regroupés sur des plates-formes servant de points nodaux à partir desquels ils sont ensuite mis en circulation après avoir été assemblés pour constituer des trains complets (ou du moins les plus complets possible). C'est à ce niveau que peuvent intervenir les Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP), qui viennent livrer les wagons nécessaires à ces plates-formes (comme le font les *feeders* venant nourrir les bateaux-mères dans les grands ports maritimes).

La vitesse moyenne de déplacement des wagons isolés est souvent estimée par les chargeurs à moins de 20 km/heure (en tenant compte de toutes les contraintes). Cette vitesse, déjà faible, a encore diminué après la décision prise par RFF d'allonger la durée des sillons. Cette décision a pour objectif non pas d'améliorer la qualité du service, mais d'améliorer les statistiques de fiabilité du service : la nuance est de taille ! Enfin que dire des quelques 400 « chantiers de grève » annuels qui affectent ponctuellement l'activité de fret de la compagnie nationale au gré des humeurs maussades des uns ou des autres, ces grèves sont peu médiatisées, mais bien réelles, pour les chargeurs qui les subissent.

Les nouveaux opérateurs ferroviaires viennent peu sur ce marché dont le coût d'entrée est en fin de compte assez important. Pour opérer du wagon isolé, il faut avoir :

- ✓ la certitude de bénéficier d'un service fiable tant en *transit time* qu'en qualité de sillon, c'est-à-dire pouvoir disposer de sillons sûrs, qui ne seront pas annulés au dernier moment pour cause de travaux sur les voies, d'infrastructure en panne ou de matériels calés sur les voies,
- ✓ la possibilité de disposer de plates-formes de massification permettant de regrouper les wagons isolés ou leurs marchandises dans la perspective de consti-

tuer des trains complets. Cela signifie que la plateforme doit posséder un (ou plusieurs) faisceau(x) de triage suffisamment long(s) (pour pouvoir constituer des rames dont la longueur doit pouvoir atteindre aujourd'hui plus de 1 000 mètres).

- ✓ l'appui d'un réseau commercial dense qui pourra contacter la masse des clients potentiels (de tailles moyenne et petite) qui n'ont jusqu'à ce jour jamais eu l'occasion de rencontrer un commercial proposant des solutions recourant au fret ferroviaire. Plusieurs entreprises de taille moyenne et quelques grosses entreprises de la distribution nous ont dit n'avoir jamais eu de contact sérieux avec un service commercial de quelque opérateur ferroviaire que ce soit.

Le fret combiné rail/route (mais celui-ci est peu adapté au trafic maritime hauturier)

Le fret combiné rail/route recourt à des matériels spécifiques qui ne sont pas compatibles avec les flux conteneurisés de haute mer. Souvent, celui-ci s'effectue au moyen de caisses mobiles (ou de remorques routières) qui ne supportent pas d'être stockées ou de voyager empilées les unes sur les autres. Ce créneau qui mériterait un article à lui tout seul, n'entre donc pas dans le cadre de notre propos actuel qui ne porte que sur le rail et les ports.

Le transport de conteneurs

Le transport de conteneurs peut être éclaté entre le marché des trains-blocs réguliers et celui des trains-blocs irréguliers, voire celui du wagon isolé. Les donneurs d'ordres sont peu nombreux, les besoins sont importants et les exigences très variées, selon qu'il s'agit de :

- ✓ repositionner des conteneurs vides capables de supporter quelques aléas dans leur *transit time* et dans la fiabilité du service,
- ✓ de transférer des blocs de conteneurs pleins d'un port maritime vers un port intérieur ou vers un port sec,
- ✓ de livrer des conteneurs (pour chargement ou déchargement) attendus à jour et à heure déterminés par des équipes de manutentionnaires ne souffrant pas le moindre retard au risque de déséquilibrer tous leurs plans de travail.

Malheureusement, les plates-formes ferroviaires porte-conteneurs ont imparfaitement suivi l'évolution des trafics. Aujourd'hui, le conteneur de quarante pieds est devenu le modèle le plus courant en Europe. On estime que les flux moyens se composent de deux quarante-pieds pour un vingt-pieds. Or, l'offre ferroviaire est essentiellement constituée de plates-formes de soixante pieds, si bien que les rames porte-conteneurs sont souvent mal remplies (étant donné que sur un wagon de soixante pieds, on ne peut mettre qu'un quarante-pieds + un vingt-pieds) : l'offre de porte-conteneurs de quatre-vingts ou de quatre-vingt-dix pieds (pour porter les conteneurs de quarante-cinq pieds) est trop peu développée.

Compte tenu de l'âge de la flotte des wagons, les fabricants de matériel ferroviaire estiment qu'il faudrait remplacer de 10 à 15 % de ces wagons chaque année ; or, le taux de remplacement actuel est plus proche de 5 à 6 %.

Mais quand bien même aurait-on les plates-formes, resterait la question des flux *one-way*, ceux dont le retour en charge n'est pas assuré par le chargeur. L'opérateur national prend rarement en charge ce risque du retour à vide, ce qui a pour effet d'augmenter encore le coût de ce type de transport, par comparaison avec les autres modes de transport qui font leur affaire de ces retours (à vide ou à plein).

Prenons l'exemple de la grande distribution. À certaines périodes de mise en place saisonnière (au printemps, pour la saison du jardin, ou en automne, pour celle de Noël), les grands distributeurs reçoivent des milliers de conteneurs qui arrivent par vague de plusieurs centaines, des vagues toujours plus fournies (en raison de la taille croissante des navires qui les transportent). Cela est particulièrement vrai pour les marchandises en provenance de Chine, qui voyagent aujourd'hui sur des bateaux jaugeant de 14 000 à 18 000 TEU (*Trans container Equivalent Unit*, également dénommé par certains *twenty-foot-equivalent units*). Ces vagues de conteneurs seraient tout à fait propices à un post-acheminement ferroviaire, et ce d'autant plus que la quasi-totalité des grands entrepôts sont soit dotés d'un embranchement, soit très proches d'installations terminales embranchées. Mais la difficulté à obtenir dans des temps courts (de 25 à 40 jours, soit le temps du *transit time* maritime) des sillons qui soient fiables et le coût du retour à vide des plates-formes porte-conteneurs rendent très difficile le recours au transport ferroviaire. Or, les entreprises de la grande distribution ont le plus grand mal à déterminer, à la semaine près et longtemps à l'avance, les quantités de marchandises les concernant qui seront prêtes pour un chargement.

Le groupage ferroviaire (il en subsiste un vague souvenir)

Où sont les heures heureuses de Calberson et du Sernam ? Le groupage ferroviaire est quasi tari en zones portuaires. Les chargeurs essaient d'éviter le plus possible la manutention dans les ports, car celle-ci y est chère, du fait d'un coût élevé de la manutention et du foncier (celui-ci étant d'autant plus important que l'on se rapproche du bord à quai). De ce fait, les commissionnaires de transport et les chargeurs préfèrent organiser leurs activités de consolidation en dehors des ports et, donc, du coup, tant qu'à faire, au plus près des entrepôts terminaux.

Cette attitude est préjudiciable au développement du fret ferroviaire dans les ports français (cela d'autant plus si l'on considère l'importance de cette activité de groupage/dégroupage, telle qu'elle est pratiquée à grande échelle dans les ports du nord de l'Europe). Ainsi, à Anvers, par exemple, même en entrepôts bord à quai, il n'y a pas, de fait, de monopole de la manutention en entrepôt, laissant ainsi prospérer une population de « préparateurs de commandes », dont la convention collective autorise des

salaires équivalents à ce que l'on rencontre dans les entrepôts situés à l'intérieur des terres. Ainsi, l'on se rend compte du fait qu'entre le discours officiel (selon lequel « la plupart des ports européens sont sur un pied d'égalité en matière de manutention ») et la réalité du terrain, il y a un vaste fossé qui explique bien des différences (mal commentées puisque mal perçues).

« Des voies ferrées trop engorgées » : un mythe, ou une réalité ?

Le fret ferroviaire français continue à perdre des parts de marché même si la plupart des personnes concernées que nous avons interrogées estiment que ce moyen de transport a un bel avenir devant lui en raison de son adéquation aux exigences d'un transport plus massifié et moins carboné (donc, plus « vert »).

Globalement, le fret ferroviaire en France se situe en 2012 à l'indice 58 en tonnes-kilomètres et à l'indice 56 en valeur pour une base 100 en 2006.

La libéralisation du fret a commencé en 2006. Depuis, 22 entreprises ferroviaires ont obtenu un certificat de sécurité les autorisant à utiliser notre réseau ferroviaire. Parmi celles-ci, trois opérateurs importants assurent 32 % du trafic : Euro Cargo Rail (filiale de la Deutsche Bahn - DB), Europorte (filiale d'Eurotunnel) et VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles, filiale de la SNCF). Il faut donc aussi compter avec les nouveaux opérateurs dans toute réflexion approfondie sur la coopération rail-port.

L'un d'entre eux nous a confié (sous le couvert de l'anonymat) qu'il ne comprenait pas certains chiffres, en particulier ceux concernant la densité d'utilisation des voies ferrées en France. Tout le monde se plaint d'une trop forte utilisation des voies ferrées françaises qui tend, dit-on, à la saturation, alors que notre intensité d'utilisation des voies ferrées est de 15,4 milliers de trains/kilomètre de ligne/an, dont 2,4 pour le fret (contre 43,1 et 2,9 pour les Pays-Bas, 35,3 et 2,4 pour le Royaume-Uni, 27,8 et 5,7 pour l'Allemagne et 25,8 et 3,3 pour la Belgique).

Y aurait-il en France une réglementation trop contraignante qui empêcherait de mettre davantage de trains sur les voies ? Ou serions-nous défavorisés par des goulets d'étranglement qui empêcheraient une meilleure exploitation des voies ?

La question du fret ferroviaire ne se résume pas à un besoin matériel, elle concerne l'ensemble du service de livraison de porte à porte du fret volumineux ou pondéreux. Il s'agit là de chiffres nationaux. Or, il ne faut pas oublier que 90 % du trafic ferroviaire passe sur seulement 40 % du réseau, ce qui a pour effet d'introduire un biais important dans les statistiques nationales. Il n'empêche que, hors du cadre de cette étude, deux opérateurs ferroviaires opérant dans le nord de la France nous ont fait remarquer, à propos du renouveau de la voie Dunkerque-Calais, que les contraintes réglementaires françaises rendent l'insertion de rames de fret dans un trafic passager dense (mais sans excès) beaucoup plus compliquée que ce n'est le cas dans les autres pays du nord de l'Europe.

Au final, si l'on constate aujourd'hui qu'un coup d'arrêt a été effectivement mis à la dégradation des parts de marché du transport ferroviaire en France, cela est uniquement dû à l'arrivée sur le marché de nouveaux opérateurs ferroviaires (y compris VFLI, une filiale de la SNCF !), qui ont capté, en l'espace de 7 ans, 32 % du trafic de fret ferroviaire.

Des coûts qui grimpent plus vite que ceux des autres modes de transport

Un autre élément intéressant pour comprendre la situation actuelle est l'observation de l'évolution des prix de transport en 2012, qui ont augmenté de :

- ✓ 0,4 % pour le transport maritime,
- ✓ 0,9 % pour le transport routier,
- ✓ 3,4 % pour le transport fluvial,
- ✓ et 4,2 % pour le transport ferroviaire.

Nous voyons donc que les prix des transports phares du report modal ont enregistré une augmentation supérieure de beaucoup à l'inflation générale en France (1,2 %), tandis que les transports maritimes et routiers se maintiennent très en-dessous de celle-ci, ce qui ne fait qu'accroître encore leur compétitivité. Ce constat est récurrent : les professionnels font en effet observer que depuis 2006, l'augmentation des prix du transport de fret par voie ferroviaire a toujours été très au-dessus de l'inflation, réduisant d'autant les zones de compétitivité du fer par rapport à la route et même par rapport à la voie d'eau.

On voit ainsi que les acteurs de la chaîne logistique globale n'ont pas tous les mêmes besoins. Le marché ferroviaire est lui-même découpé en de nombreux segments, voire en sous-segments, qui appellent chacun des réponses différentes de la part des opérateurs ferroviaires.

Malheureusement, que ce soit du point de vue du réseau et de la priorité donnée aux passagers, du matériel et de sa vétusté (qui va croissante) ou de sa fiabilité sociale (et donc commerciale), nous voyons que le mode ferroviaire part de très loin et qu'il faudra maintenir longtemps les efforts actuels des opérateurs pour pouvoir seulement stabiliser des parts de marché qui continuent de s'éroder. Que les ports soient plus ou moins attractifs, cela aurait peu d'influence sur ce constat sauf celle, dans un contexte encore plus dégradé, de faire monter la pression du côté politique pour revenir à un partage du réseau plus équitable entre le fret et le transport de passagers.

Les ports 2.0

Dans nos ports, le temps de la reconquête est arrivé. Le projet Haropa 2030 en est l'illustration, en fixant la cible à cette échéance entre 120 et 140 millions de tonnes et le nombre des conteneurs manipulés à 5 millions d'EVP (équivalent vingt-pieds, ou TEU). Dans le même temps, le plan stratégique du Grand Port Maritime de Dunkerque prévoit, à l'horizon 2020, un triplement des quais de son port Ouest.

La réforme ayant été taillée pour les Grands Ports Maritimes (GPM), sa mise en œuvre marque un tournant très net dans les relations entre leurs clients et les GPM, dont l'État est actionnaire à 100 %.

La stabilité sociale étant acquise à un coût qui permet aux ports français de rester dans la course européenne, les Grands Ports Maritimes de l'État ont la certitude qu'il faut désormais aller chercher des clients à l'import et à l'export dans un *hinterland* de plus en plus vaste. Or, la compétition ne sera gagnée que si les flux de ces ports et vers eux peuvent être massifiés de façon efficace et sereine. Les ports du nord de l'Europe peuvent compter sur un réseau fluvial très dense, navigable sur de très longues distances. En France, la Seine, le Rhône et les canaux du Nord permettent un accès de bonne qualité à la Région parisienne, au Grand Lyon et à la conurbation Lille-Roubaix-Tourcoing. Mais au-delà, pour desservir leur *hinterland* lointain, les ports français doivent s'appuyer impérativement sur un réseau ferroviaire à longue distance qui soit dense, puissant et efficace, et qui est appelé à devenir la colonne vertébrale d'une offre de fret fiable et économique.

De ce point de vue, l'avenir des ports français et celui du fret ferroviaire sont donc fortement liés pour les décennies à venir.

Le port de La Rochelle a su établir un partenariat efficace avec un opérateur étranger (le groupe SNCF ayant décliné l'invitation) pour mettre à son service un opérateur ferroviaire de proximité (OFF) qu'il a fallu débaptiser tant le mot *proximité* devenait inadapté, puisque l'entreprise sert ses clients jusqu'en région lyonnaise !

L'opérateur reste un OFF, mais il passe de la catégorie des « opérateurs ferroviaires de proximité » à celle des « opérateurs ferroviaires portuaires ». Les Rochelais ont incontestablement le sens de la formule !

Les plans stratégiques des GPM : des ambitions européennes

Nos ports souhaitent pouvoir étendre leur *hinterland* très au-delà de leur région proche. L'expression de leurs plans stratégiques est très explicite à ce sujet. Ainsi, par exemple, au-delà de la Région parisienne, Le Havre ambitionne de conquérir, au niveau national, Strasbourg, Lyon, Bordeaux et Toulouse, et, au niveau international, la Belgique, le Luxembourg, le sud de l'Allemagne, la Suisse (Bâle), l'Autriche et (pourquoi pas ?) l'Espagne et le Portugal.

Nous avons sous les yeux l'exemple des ports du Nord, qui tout en soignant la voie d'eau ont continué à développer leur réseau ferré, comme l'a fait Rotterdam, avec la *Betuwe line* qui relie ce port à l'Allemagne grâce à une voie ferrée de 160 kilomètres de long (inaugurée en 2007). Certes, cette ligne a coûté 4,8 milliards d'euros, mais elle draine aujourd'hui 16 % des marchandises provenant ou allant vers le port de Rotterdam. Et nous savons que cette ligne dispose encore d'un grand potentiel d'exploitation !



Photo © CIT-IMAGES

« En France, la Seine, le Rhône et les canaux du Nord permettent un accès de bonne qualité à la Région parisienne, au Grand Lyon et à la conurbation Lille-Roubaix-Tourcoing. Mais au-delà, pour desservir leur hinterland lointain, les ports français doivent s'appuyer impérativement sur un réseau ferroviaire à longue distance qui soit dense, puissant et efficace, et qui est appelé à devenir la colonne vertébrale d'une offre de fret fiable et économique. », le groupe Casino est le premier des acteurs de la grande distribution à acheminer l'approvisionnement de ses magasins parisiens via la Seine avec le recours à des camions pour assurer le dernier kilomètre, octobre 2012.

Les demandes formulées par les ports aux opérateurs ferroviaires et à Réseau Ferré de France (RFF)

Ces demandes sont multiples et concernent entre autres :

- ✓ la modernisation des infrastructures pour permettre à RFF d'offrir au fret, y compris dans des délais courts, des sillons de qualité tout en permettant au transport de voyageurs de se développer (assurer la fluidité du trafic sur les voies de liaison, mais sans améliorer fortement les accès terminaux, diminuerait de façon drastique la pertinence des investissements consentis).
- ✓ un matériel en bon état et disponible dès la première demande. Le fait de proposer un réseau de qualité et de réserver des sillons, mais sans être à même en parallèle de disposer de wagons et de locomotives en nombre suffisant et d'un âge moyen décent (inférieur à 20 ans, pour éviter des retours en atelier trop fréquents), serait également un contresens. Or, pour l'instant, le taux de renouvellement du parc roulant, tout du moins du côté des wagons de fret, semble être très insuffisant pour garantir le maintien d'un âge moyen qui soit compatible avec les besoins du

service. Pour ce qui est des locomotives, il semble que la situation soit meilleure du fait à la fois de l'effort fait par Fret SNCF, qui vient de terminer un plan de remplacement de 600 machines, et de l'arrivée de nouveaux entrants opérant avec des machines récentes.

- ✓ des offres de service adaptées pour tous les segments de marché au départ ou à l'arrivée dans les ports. Les chargeurs, les commissionnaires de transport, les candidats autorisés et les opérateurs ferroviaires attendent des services fiables :
 - des *transit times* respectés, la mise à disposition des wagons à temps,
 - une bonne traçabilité permettant de savoir à tout moment où se situe le fret et de pouvoir ainsi s'adapter aux inévitables aléas que l'on rencontre dans tous les modes de transport (retards, connexions mal assurées, quantités à livrer différentes des quantités attendues, etc.).

Retrouver confiance et qualité de service

Quand on écoute les chargeurs aujourd'hui, une fois passé le discours officiel et lisse sur le manque de moyens



matériels, il est clair que ce qui freine le plus le retour au fret ferroviaire, c'est le manque de confiance dans la qualité du service et le sentiment d'être toujours à la merci d'un mouvement de grève qui aura peu de rapport avec le fret ferroviaire. Ce sentiment va très au-delà du rationnel : les personnes qui expriment ces craintes sont souvent incapables de donner des chiffres précis ou une date précise à laquelle leur fret aurait été bloqué. Mais nous avons constaté dans d'autres cercles la très forte rémanence de la défiance : si la confiance se perd vite, la défiance met, quant à elle, très longtemps à disparaître.

Une offre qualitative et pérenne adaptée aux besoins des marchés portuaires

Une offre ferroviaire adaptée aux besoins du chargeur doit encore être portée par un prestataire de transport qui sera l'interlocuteur unique du chargeur (et donc aussi le seul à lui adresser une facture). Il lui revient de coordonner le travail de tous les autres acteurs de la chaîne logistique et d'assumer la totalité de la responsabilité du transport vis-à-vis du chargeur (dans les limites, bien sûr, des lois et des règlements en vigueur). **Quant aux prix des prestations, ils ne sont jamais que la résultante des services proposés.** De ce point de vue, l'offre ferroviaire doit être économiquement compétitive par rapport aux autres modes de transport, une fois pris en compte l'ensemble des facteurs qui la compose : coût du transport de bout en bout (y compris emballage, assurance et stockage intermédiaire), fiabilité des délais d'enlèvement ou de livraison, avantage écologique à mettre en avant et qualité de la relation financière (des factures en état d'être payées au premier jet, délais de paiement correspondant aux pratiques du marché).

Les propositions de fret doivent être pérennes pour donner l'envie et le temps de s'adapter aux nouvelles combinaisons de fret proposées par les opérateurs. Trop souvent, la solution mise en œuvre est modifiée de manière significative au bout de quelques mois : soit la desserte est supprimée, soit la cadence n'est pas maintenue, soit encore le tarif est révisé à la hausse dans des proportions qui vont très au-delà de l'inflation ou de l'évolution des prix de marché.

La construction de réseaux commerciaux capillaires

À ce jour, les chargeurs avouent dans leur grande majorité être peu ou pas du tout contactés par des opérateurs ferroviaires ou des commissionnaires de transport qui soient en mesure de leur faire une offre crédible en la matière. De fait, le nombre des entreprises capables de vendre une offre ferroviaire est faible. Ces entreprises concentrent leurs efforts sur les grandes sociétés ayant un fret abondant permettant de remplir des trains-blocs entiers. Nous avons donc, d'un côté, des chargeurs qui ne connaissent pas (ou plus) le fret ferroviaire et qui n'en attendent rien ayant souvent une image négative (voire

très négative) de ce mode de transport (voir l'étude d'EuroGroup) et, de l'autre, des sociétés de transport ou des commissionnaires qui ne vendent pas ce type de service faute de disposer du personnel qualifié et qui, de fait, ne peuvent proposer des offres adaptées.

Le nombre des opérateurs ferroviaires est peu élevé ; en outre, ils sont également très cloisonnés et ne sont, le plus souvent, intéressés que par les seuls trains-blocs réguliers.

Les transporteurs ferroviaires n'expriment pas un enthousiasme marqué pour une organisation commerciale capillaire. Mais le vent commence à tourner, en particulier grâce aux groupes mixtes fer & commission de transport, tels que Geodis/Wilson (filiale du groupe SNCF) ou Schenker (filiale de DB) : ce sont deux poids lourds mondiaux qui cherchent à faire la synthèse entre la rigueur ferroviaire et l'agilité caractérisant les prestations des commissionnaires de transport.

La part non routière des pré- et post-acheminements de nos ports est trop faible

Dans les ports du Nord, la part des transports non routiers atteint souvent plus de 35 % (41 % à Rotterdam, 40 % à Anvers et 36 % à Hambourg). Si c'est le cas à Dunkerque (avec 49 % de non routier, ce port assure à lui seul 11 % du fret ferroviaire français. Il est de ce fait la première gare ferroviaire de fret de France), ça ne l'est pas pour les autres ports français. Ainsi, au Havre, la part non routière est de 14 %, dont 5 % pour le ferroviaire (elle était de 11 % dans les années 1990 aux dires des syndicats patronaux portuaires). Bien sûr, la courte distance entre la Région parisienne et l'embouchure de la Seine explique en partie ce phénomène, mais nos ports ont besoin d'une offre ferroviaire renouvelée qui soit mieux adaptée au marché et qui, surtout, soit fiable sur la durée.

Tant que le fret ferroviaire sera trop souvent pris en otage par des conflits qui le dépassent, les chargeurs ne reviendront pas, et les ports français devront se tourner vers la route pour aller à la conquête de terres lointaines dont ils veulent attirer les flux tant à l'import qu'à l'export.

Que retenir de ce qui précède ?

Pour longtemps encore la capacité du réseau ferroviaire sera contrainte. Le seul moyen de préserver de la capacité est de la commander plusieurs années à l'avance au travers de sillons préconstruits correspondant à des plans de transport qui fassent sens pour les chargeurs. Il est donc possible de faire un pari judicieux sur l'avenir, tout en ne solutionnant qu'imparfaitement les problèmes d'aujourd'hui. Mais la plupart des chargeurs ne pourront assumer seuls le risque de réservations aussi éloignées dans le temps. Il faut donc envisager que des structures collectives prennent en charge ce risque : des groupes de chargeurs, des collectivités territoriales, des ports concédés ou des établissements publics, tels que les Grands Ports Maritimes.



Mais aussi performante que soit l'infrastructure, c'est l'ensemble du système ferroviaire de fret qui doit être fortement amélioré pour atteindre cet objectif ambitieux, qui est celui de pouvoir, en même temps que l'on investit dans des voies renforcées et rénovées, élaborer des offres de fret de porte à porte qui répondent aux besoins exprimés par les chargeurs et vendre ces offres grâce à un réseau commercial capillaire présent partout où se trouve la clientèle potentielle des chargeurs à l'instar de ce que font les autres modes de transport, en particulier les modes routier et fluvial.

Or, ces offres de fret ne peuvent être l'objet d'une guerre de tranchée entre les modes de transport routier, fluvial et ferroviaire, sinon tous auront à y perdre :

- ✓ les modes massifiés, tels que le fluvial et le ferroviaire, qui ne peuvent évoluer que si de larges consensus économiques, syndicaux et politiques se forment (ce qui les rend lents à la manœuvre),
- ✓ le mode routier, qui est beaucoup plus réactif et qui est capable de s'adapter à des conditions de concurrence très dures (au risque, parfois, d'y perdre sa rentabilité sur de longues périodes).

Il faut donc mettre en œuvre une **coopération intermodale** qui ne pourra se faire que si tous les intervenants disposent d'un bon niveau de connaissance du report modal. C'est pourquoi il faut aussi, dans le même temps, former les chargeurs et les commissionnaires de transport à l'utilisation du transport ferroviaire, les uns, pour leur

permettre de basculer une partie de leur fret sur le rail, et les autres, pour pouvoir proposer des solutions ayant le ferroviaire pour mode de transport principal.

Une mise en œuvre rapide et concertée de ces quatre aspects (infrastructures et matériels, offres de service adaptées aux différents segments de marché, services commerciaux capillaires et formation de toutes les parties prenantes) sera d'autant plus nécessaire que sur les grands axes français (comme la Seine et le Rhône), le fer se trouve en concurrence directe avec la route, qui traite le plus gros des volumes, et avec le fleuve, qui a su prendre des parts de marché en s'adaptant aux besoins des clients. Mais le plus important défi à relever par le fret ferroviaire pour être à même d'accompagner les ports dans leur volonté d'accroître leur *hinterland* sera de faire la démonstration non seulement de sa réactivité, mais aussi (et surtout) de sa fiabilité. Point n'est besoin d'argent pour ce faire (ou si peu) : il y faut du réalisme (beaucoup) et de la volonté (énormément).

Est-ce trop demander ?

Note

* Président du Conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Dunkerque, Président délégué de l'Union des Ports de France et membre du Conseil supérieur de la Marine marchande. Directeur de la Valorisation de la Recherche du groupe Sup de Co de la Rochelle.

