

Le fret ferroviaire mal en point : le rêve d'une France propre abandonné

Elsa Fayner | Journaliste

L'un des objectifs du Grenelle de l'environnement, favoriser le transport de marchandises par train plutôt que par camion, est abandonné en catimini. Enquête.

En mai dernier, la SNCF annonçait avoir retrouvé 63 des 150 wagons [qu'elle avait égarés](#) un peu partout en France. Il s'agissait de wagons vides de transport de marchandise – de fret –, qui rouillaient aux bords des voies, parfois à la sortie d'une usine, tandis que les rails qui menaient là avaient été retirés.

Sous l'article, un riverain avait laissé un [commentaire](#) qui a attiré mon attention :

« En mars 2006, sur un salon où j'exposais, j'ai été contacté par deux stagiaires du service fret de la SNCF, qui m'ont fait remplir un questionnaire sur mes besoins de transport. Ayant régulièrement de la marchandise à transporter de l'Isère au Nord, je me suis montré intéressé. »

En septembre 2009 deux commerciaux sont venus lui rendre visite, poursuit l'internaute :

« [Ils m'ont expliqué] que le fret SNCF ne fonctionnait qu'avec des trains complets : il n'était pas possible de ne faire voyager qu'un wagon. Ils étaient désolés, mais c'était comme ça. Ils m'ont conseillé de passer par la route plutôt que par le train pour aussi peu de marchandises (une semi-remorque quand même à chaque fois). »

Sachant que la SNCF possède à la fois, via sa branche [SNCF Geodis](#), des trains et des camions pour transporter les marchandises, il y a de quoi s'étonner. L'entreprise privilégierait-elle l'asphalte ? Tiendrait-elle un double discours : vert d'un côté, gris de l'autre ? Le transport ferroviaire étant « le mode de transport le plus adapté à toute politique de développement durable », [rappelle](#) [PDF] la SNCF elle-même.

« Le plus de marchandise possible par le rail »

En 2009, environ 14% du fret [empruntait](#) le rail. Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre engendrées par la route, le Grenelle de l'environnement fixait, en 2007, un [objectif de 25% en 2022](#) [PDF]. L'Etat [déboursait](#) 7 milliards d'euros. La SNCF mettait en place « un nouveau transport écologique de marchandises ». Le vieux rêve d'une France propre sillonnée par des trains à grande vitesse d'usines high-tech en plateformes multimodales allait enfin se réaliser. Pub à l'appui :

« Une solution s'impose : transporter le plus de marchandise possible par le rail. Le rail, une nouvelle route pour la France. »

Et pourtant. Si on s'en tient à Fret SNCF, la filiale historique de transport ferroviaire de SNCF Geodis est passé de [55 milliards](#) de tonnes kilomètre transportées en 2000 à 21,1 milliards en 2012. Il faut dire que la crise a sévi, notamment dans les industries, grosses clientes.

Toutefois, pendant ce temps, l'activité routière de la SNCF se développait : le chiffre d'affaires de Geodis BM est passé de [600 millions d'euros](#) [PDF] en 2007 à [827,6 millions d'euros](#) en 2012.

Les petites entreprises isolées, terminé

Près de Pau (Pyrénées-Atlantiques), l'entreprise Lapassade achète du chêne et du hêtre dans les Vosges, au nord de Paris, et dans la région d'Alençon (Orne), pour en faire des fûts destinés au vin, et des planches. Jusqu'à récemment, elle faisait venir ces bois bruts par le train. Ils étaient chargés et déchargés dans des petites gares de proximité, déclarées « gares bois ».

Lapassade pouvait remplir un, deux, trois wagons. D'autres entreprises remplissaient d'autres wagons. Et, au fur et à mesure, un train était constitué. On parlait de « wagons isolés ». Puis « il a fallu faire des trains complets », se souvient le dirigeant. Un train entier pour l'entreprise. Ça fait cher.

Les wagons isolés se sont en effet vus chargés de tous les maux par la SNCF quand le fret a commencé à mal aller. Les rapports se sont multipliés, celui de 2009 s'est [montré](#) particulièrement clair : le service de wagon isolé ne serait pas économiquement pertinent face à la route « sur une large majorité de trafics » :

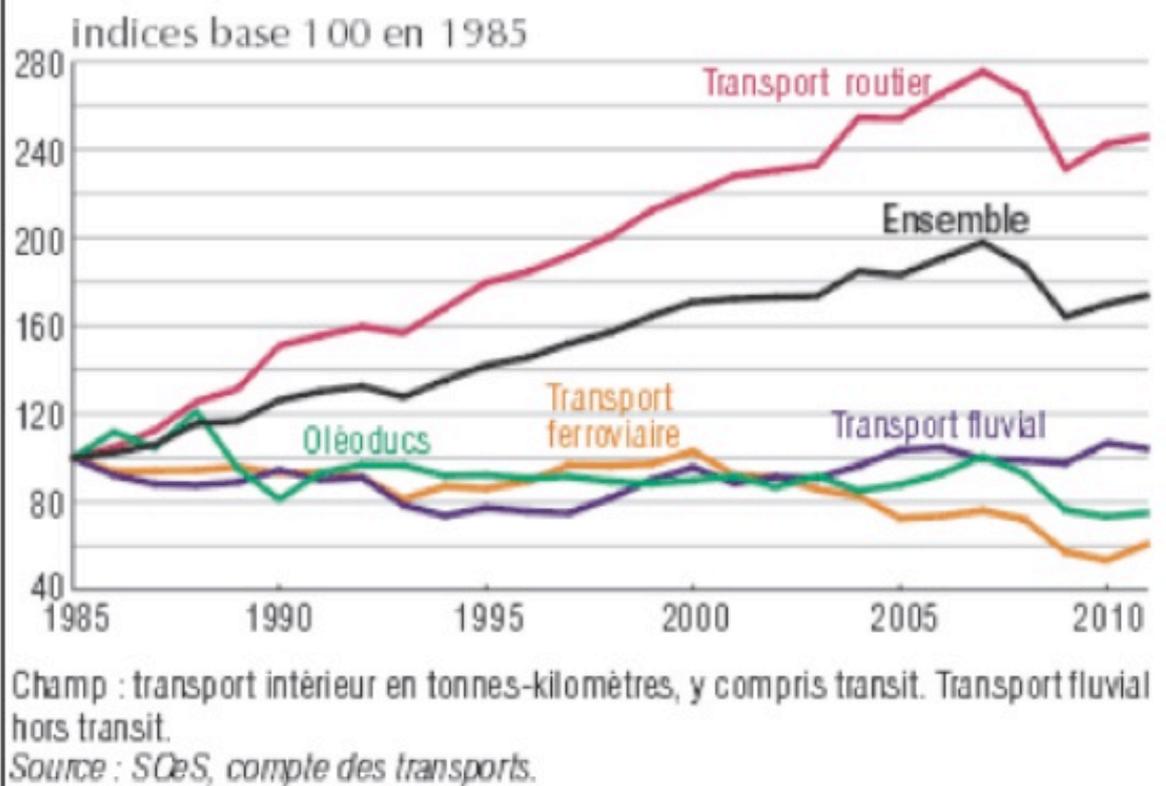
« L'effondrement des trafics de 40% depuis début 2009 a fait augmenter le coût moyen par wagon de 70%. Pour que cette activité soit rentable pour la SNCF, il faudrait que ses volumes augmentent de 65%. »

« La situation des wagons isolés était devenu intenable », confirme Ghislain De Ruyg, contacté par téléphone. L'homme dirige chez SNCF Geodis le service multi-lots multi-clients. C'est ainsi qu'a été renommée l'offre wagon isolé en 2011. Alors qu'elle déclinait bel et bien :

- en 2008, 500 000 wagons isolés circulaient ;
- contre 200 000 aujourd'hui.

Tableaux et graphiques

Transport intérieur de marchandises par mode de 1985 à 2011



Transport intérieur de marchandise, tableaux de l'économie française 2013, Insee (Capture d'écran)

Attention, il ne s'agit pas de valeurs absolues, mais d'évolution par rapport à l'indice 100 en 1985

Les petites gares de fret ont fermé

La gare la plus proche de l'entreprise Lapassade a cessé l'activité de fret vers 2002, celle qui se trouvait à 20 km deux ans après, et celle qui se situait à 40 km quelques années plus tard. A l'autre bout de la chaîne, dans les Vosges, les « gares bois » ont disparu elles aussi une à une.

Les hêtres et les chênes ont dû prendre la route. « Pour nous, ça n'est pas une économie, c'est une nécessité », déplore le dirigeant. Par le train, le mètre cube coûtait entre 80 et 85 euros – sans compter le chargement et le chargement –, quand les bois sont vendus entre 300 et 350 euros le mètre cube. Les prix sont comparables par la route pour l'entreprise, qui fait appel à un transporteur spécialisé.

Alors, pour « éviter des coûts de transports devenus prohibitifs », Lapassade a décidé d'ouvrir une usine de présciage dans les Vosges, pour transporter des bois déjà transformés. La PME n'est pas la seule à avoir dû s'adapter : en 2007, la fermeture de 262 gares de fret était [annoncée](#).

« Sur les petites distances, dur de lutter »

L'entrepreneur béarnais n'est pas le seul à s'en plaindre. La Confédération générale du patronat des petites et moyennes entreprises (CGPME), et la Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles (FNSEA) se sont énervées dans une [tribune](#) commune, publiée en avril 2013 :

« Le fret ferroviaire va mal en France, au point de devenir un handicap logistique pour nos entreprises et nos activités. En dix ans, l'activité ferroviaire de SNCF Geodis, en fort déficit, a chuté de moitié. La percée des opérateurs privés ne compense pas ce recul.

Malgré la crise, la demande de rail est forte et ne demande qu'à croître. C'est l'offre qui manque, au point que des chargeurs qui ont investi dans le rail sont contraints d'y renoncer. Des installations territoriales sont détruites, et avec elles, autant d'accès à l'Europe ferroviaire susceptibles d'attirer des activités. »

Les pouvoirs publics et la SNCF se voient reprocher de ne pas avoir engagé les réformes nécessaires pour pouvoir s'organiser et affronter la concurrence, suite à la libéralisation du secteur. Résultat, si le fret ferroviaire repart à la hausse depuis 2009, cette croissance provient des nouveaux entrants – Euro Cargo Rail (filiale de la Deutsche Bahn), Europorte, Colas Rail –, qui occupent désormais 21,4% du marché en France, comme le [rapportent](#) Les Echos.

Mais c'est aussi face aux camions que les rails ont du mal à concourir. Ghislain De Rugy confirme :

« Sur les petites distances, il est dur de lutter contre la route. »

« Beaucoup de retard » sur les infrastructures

Pourtant, explique le directeur « Multi-Lots Multi-Clients », la SNCF a « fait des efforts » pour améliorer « la fiabilité, les délais, le suivi ». Des retards et une trop grande rigidité lui étaient reprochés.

Aujourd'hui :

- des pénalités ont été prévues pour les retards ;
- la SNCF avait demandé à ses clients de prendre des engagements annuels de trafics, confirmés par des « pré commandes » passées de trois à quatre mois à l'avance, elle a abaissé ce délais à un mois.

Ghislain De Rugy veut y croire :

« Les contraintes du ferroviaire sont toujours là et nos clients les ont intégrées. Dès que nous nous engageons sur le délais, le confort, la garantie, les clients sont intéressés, même si le service est plus cher. Certains ont besoin par exemple d'une extrême fiabilité. »

En revanche, le directeur reconnaît « beaucoup de retard » sur les infrastructures. Le cabinet d'experts Transversales [parlait](#) [PDF], pour la Haute-Normandie, d'infrastructure « vieillissantes », par exemple. Alors, aujourd'hui, la SNCF multiplie les travaux sur les voies.

Pas facile, dans ces conditions, d'être ponctuel, réactif et flexible. D'autant moins qu'en face les prix des transports routiers sont tirés vers le bas par des transporteurs qui sous-traitent au moins offrant et [multiplient les pratiques abusives](#).

Bref, pour Jean-Marc Veaux de la CFDT, secrétaire du comité d'entreprise européen de Geodis, les clients vont spontanément vers la route aujourd'hui :

« Le développement du fret par la route se fait parce que Fret SNCF n'est pas du tout équipé pour transporter les marchandises dans les délais que les clients demandent. C'est un problème d'organisation, et d'infrastructures. »

Le double discours de l'Etat

Le gouvernement a dévoilé fin mai 2013 son projet de réforme du système ferroviaire. Celle-ci doit entrer en application au 1er janvier 2015. Mais, pour l'instant, le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier assure qu'il ne se « lancera pas dans un grand plan de fret. Les précédents se sont traduits par des résultats épouvantables », [rapporte](#) L'Usine nouvelle.

Que compte faire l'Etat pour un fret ferroviaire mal en point ? Pour le moment, il encourage surtout la route :

- il a [autorisé](#) la circulation depuis le 1er janvier 2013 de l'énorme 44 tonnes (une étude [établit](#) que, si le 44 tonnes est autorisé dans la zone euro, 35% du fret qui circule actuellement sur les rails retrouverait la route) ;
- le ministre des Transports Frédéric Cuvillier a annoncé jeudi 28 février 2013 le report au 1er octobre de l'entrée en vigueur de l'écotaxe poids-lourds, initialement prévue pour le 20 juillet (et il question d'un nouveau retard) ;
- il n'y a toujours pas d'harmonisation européenne sur la taxe carbone.

Le comité central d'entreprise de la SNCF a fait part de ses préoccupations quant à la pérennité des activités de Fret SNCF et commandé un rapport à un cabinet d'experts, Sécafi. Le rapport a été remis en mai 2013 (lire la synthèse ci-contre).

Jeudi 27 juin, les élus du comité central d'entreprise ont prévu de présenter les recommandations aux dirigeants et aux membres du gouvernement présents au conseil d'administration de la SNCF.

VOIR LE DOCUMENT ([Fichier PDF](#))

<http://www.rue89.com/sites/news/files/assets/document/2013/06/sncf.pdf>