



Joel FORTHOFFER

29 juillet 2024

## Le fret ferroviaire français en question

L'intervention de la puissance publique dans les chemins de fer est aussi ancienne que les chemins de fer eux-mêmes. Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, dans la plupart des pays du monde, la création des réseaux ferroviaires résulte d'initiatives privées (ingénieurs, industriels, banquiers...) et de constantes interventions de l'État, à différents niveaux : législatif, réglementaire, administratif, politique. La puissance publique a accompagné la création de réseaux en monopoles qui, parfois, subsistent encore aujourd'hui. L'Europe et le néolibéralisme ont cassé cette logique en séparant entre autres la gestion du réseau (SNCF Réseau, DB Netz...) et les services sur le réseau (SNCF FRET, DB Cargo...). L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire fait évoluer les règles.

### 1. Des transports en baisse

Depuis 1974, après avoir connu une pointe de trafic à 74 milliards de tonnes-kilomètres, le fret ferroviaire français, qui représentait alors encore 46 % du volume des marchandises transportées, a subi un déclin se traduisant à la fois par une forte baisse des trafics et une chute régulière des recettes. Le transport de marchandises par voies

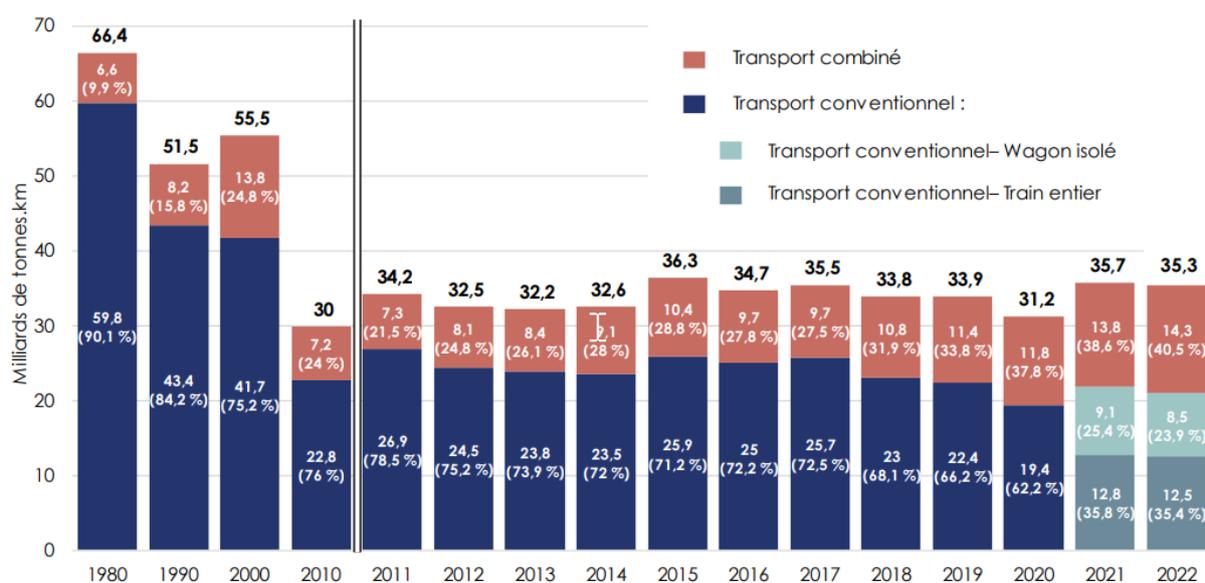
ferrées ne cesse depuis une cinquantaine d'années de perdre du terrain par rapport à la route à qui la concurrence intermodale profite toujours plus.

À partir de 1987 une nouvelle terminologie apparait dans le lexique de la SNCF. On ne parle plus de « transport de marchandises », mais de « fret », un vocabulaire emprunté à la marine marchande. Cette nouvelle appellation et les restructurations qui accompagnent ce changement de terminologie correspondent à la financiarisation de l'opérateur historique au début des années 1990. Ces évolutions ne suffiront pas à relancer l'activité !

Malgré une multitude de rapports et près d'une demi-douzaine de « plans de relance » en 2003, 2007, 2009, 2011 et 2016, la reprise de l'activité fret se fait toujours attendre. La SNCF, de longue date, a créé des filiales de droit privé qui concurrencent directement Fret SNCF, mais consolident le bilan de l'activité dans le groupe. C'est le cas par exemple de Naviland Cargo pour le transport de conteneurs et de VFLI (Voies ferrées locales et industrielles), opérateur ferroviaire de proximité, devenu depuis janvier 2021 Captrain France.

La dernière de ces réorganisations en date (2018) a consisté à donner à la SNCF au 1<sup>er</sup> janvier 2020, le statut de SAS (Société par actions simplifiées) dans le nouvel ensemble de cinq sociétés anonymes composant le Groupe SNCF sous la tutelle de la « maison mère » SA SNCF. Cette dernière réforme met un terme au recrutement des cheminots au statut. Elle permet l'assainissement de la structure financière du nouveau groupe grâce à la reprise par l'État de 35 Md€ de dette ferroviaire (25 Md€ en 2020 et le solde en 2022).

### Evolution des volumes (en tonnes-kilomètres) de transport ferroviaire de fret entre 1980 et 2022 et répartition par activité



Source : ART et SDES d'après entreprises ferroviaires.

Contrairement aux idées reçues et selon les Autorités des transports, la France reste avec l'Allemagne, un des pays d'Europe dans lequel les volumes transportés sont les plus importants. Mais aujourd'hui, le transport par rail ne concerne plus que 9 % des marchandises transportées en France. La récente crise sanitaire du covid 19 et la crise climatique justifient la recherche de nouvelles solutions à proposer aux chargeurs pour les soutenir. Les efforts pour la réactivation du « train des primeurs » symbolisent à eux seuls le début d'une relance perceptible du fret ferroviaire.

Suivant les préconisations issues d'un rapport élaboré en juin 2020 par les principales entreprises de transport ferroviaire (les opérateurs, les gestionnaires d'infrastructures et les acteurs de la filière en France<sup>1</sup>), le Gouvernement a proposé un nouveau plan de relance de la filière. Dans la continuité de mesures d'aide déjà annoncées en 2020 pour la sortie de crise sanitaire et en application de la stratégie nationale pour le développement du rail, les autorités prévoient le maintien, jusqu'en 2024, d'une enveloppe additionnelle de 170 M€ pour soutenir l'exploitation des services de fret ferroviaire et le transport combiné. Elles entendent ainsi répondre à quatre enjeux majeurs :

- assurer la viabilité des services et la pérennité du modèle économique des opérateurs,
- améliorer la qualité du service fourni par SNCF Réseau,
- renforcer la performance des infrastructures permettant le développement du fret,
- développer la coordination avec l'activité portuaire et fluviale.

Avec la défense de l'environnement dans les débats publics, la publication de la loi du 22 août 2021 « portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets », la France s'engage officiellement, à doubler la part modale du fret ferroviaire dans le transport de marchandises d'ici 2030 en « mobilisant l'ensemble des acteurs publics et privés concernés ». Les décisions prises seront-elles suffisantes pour répondre à ces engagements ?

## **2. Le plan de discontinuité en France**

La Commission européenne<sup>2</sup> a ouvert en janvier 2023 une enquête approfondie contre l'Etat français d'une part pour des avances de trésorerie consenties à Fret SNCF depuis

---

<sup>1</sup> *Le Fret ferroviaire pour concilier relance économique et écologie*, 2020, 22 p. Le rapport est disponible sur le site internet [www.fret4f.fr](http://www.fret4f.fr)

<sup>2</sup> L'article 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, bannit les « aides accordées par les Etats ou moyens de ressources d'Etats sous quelques formes que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence [...] ». Il verrouille le financement public apporté aux exploitants historiques des réseaux de transport, d'énergie et de communication, des secteurs libéralisés.

le début de l'année 2007 jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020 (dont le montant est estimé entre 4 et 4,3 Mds€) et d'autre part pour l'annulation de la dette financière de Fret SNCF par voie législative en 2019 au moment de son changement de statut avec le soutien à l'exploitation à hauteur de 170 millions d'euros pour relancer l'activité, l'ensemble représentant 5,3 milliards d'euros. À l'issue de l'enquête, la Commission déclare « les aides illicites et non conformes aux règles de la concurrence » de l'Union ce qui signifie que la viabilité et la survie de Fret SNCF en tant que société par actions simplifiée (SAS) est menacée.

Afin d'éviter le remboursement de la dette qui pourrait signer la liquidation de l'opérateur, le Gouvernement a présenté une alternative : un plan de « discontinuité » de Fret SNCF qui prévoit au premier semestre 2024 le délestage de vingt-trois flux parmi les plus rentables de l'opérateur (estimé à 100 millions d'euros de chiffre d'affaires) dont 21 de transport combiné. Puis à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, deux sociétés, l'une pour le transport ferroviaire de marchandises (SNCF New-EF), l'autre pour la maintenance des locomotives du fret (SNCF Nexw-M). Ce plan n'est pas sans incidence sur le personnel puisqu'il prévoit une baisse d'effectif avec des transferts de salariés vers les opérateurs et des démissions qui représenteraient la suppression de près de cinq-cents postes, soit 10 % de son personnel. De plus avec la liquidation de Fret SNCF remplacé par deux nouvelles entreprises, les cheminots perdront le bénéfice des accords d'entreprises.

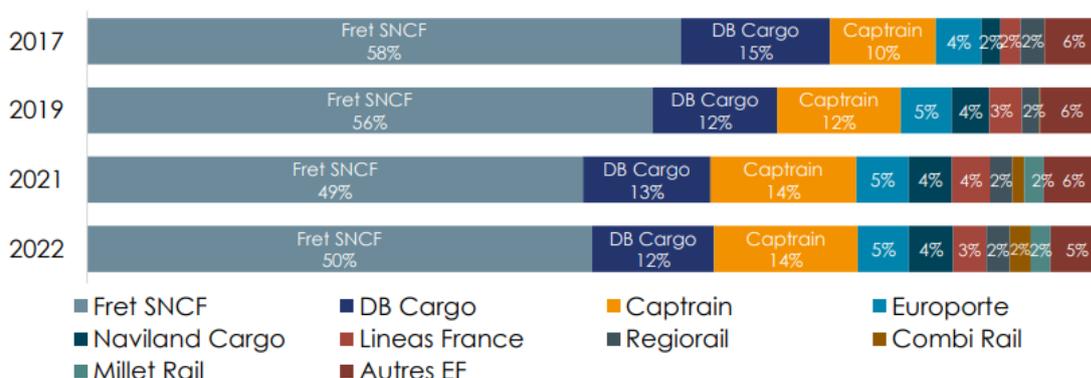
Il faut rappeler que fin 2023 seize opérateurs de fret ferroviaire se partagent encore le marché français. Fret SNCF ne transporte plus que 50 % des marchandises en France. À cela il faut rajouter les quatre filiales qui appartiennent au groupe SNCF représentant un peu plus de 20 % de parts de marché. Les quatre opérateurs sont rassemblés dans Rail Logistique Europe (RLE) :

- Captrain France (ex VFLI) ;
- Combi Cargo (transport combiné, ex CNC) ;
- VIA (autoroutes ferroviaires) ;
- Fret Forwardis (commissionnaire de transport).

Les autres opérateurs ferroviaires les plus représentatifs en France se partagent les trafics restants, avec notamment, pour les principaux :

- Euro cargo rail (ECR, filiale de la DB) 12 % ;
- Europorte, filiale de Get Link (Belgique, actionnaire d'Eurotunnel) 6 % ;
- Régiorail, (actionnaire RATP Dev) 3 % du marché.

### Evolution des parts de marché en tonnes-kilomètres réalisées par les entreprises ferroviaires



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Se pose naturellement la question du transfert de ces flux ferroviaires vers d'autres opérateurs, et pour finir vont-ils être récupérés par la route ?

En 2023, en parallèle des travaux diligentés par le Gouvernement, la Conférence des présidents de l'Assemblée nationale a missionné une commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences. Cette dernière a mené sur près d'un an un vrai travail d'enquête en auditionnant cent-sept personnes, des politiques, tous les ministres en charge des transports depuis 1995, tous les présidents de la SNCF depuis 1996, des responsables d'entreprises de fret ferroviaire et routier, les gestionnaires d'infrastructure, des autorités organisatrices de transport et des chargeurs.

En décembre dernier, la Commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir a publié un rapport formulant « 28 recommandations pour rétablir l'équité avec le transport routier et mieux prendre en compte le fret ferroviaire dans les politiques publiques »<sup>3</sup>.

Après avoir retracé les causes du déclin, le rapport dresse un constat accablant qui souligne les obstacles persistants au développement du fret ferroviaire du fait des distorsions économiques, sociales et fiscales qui favorisent le fret routier. Afin d'y remédier, le rapporteur recommande notamment de rétablir les conditions de la concurrence entre le ferroviaire et le routier en mettant en place une écotaxe nationale. Mais qu'advient-il des mesures structurantes émanant de ce rapport ?

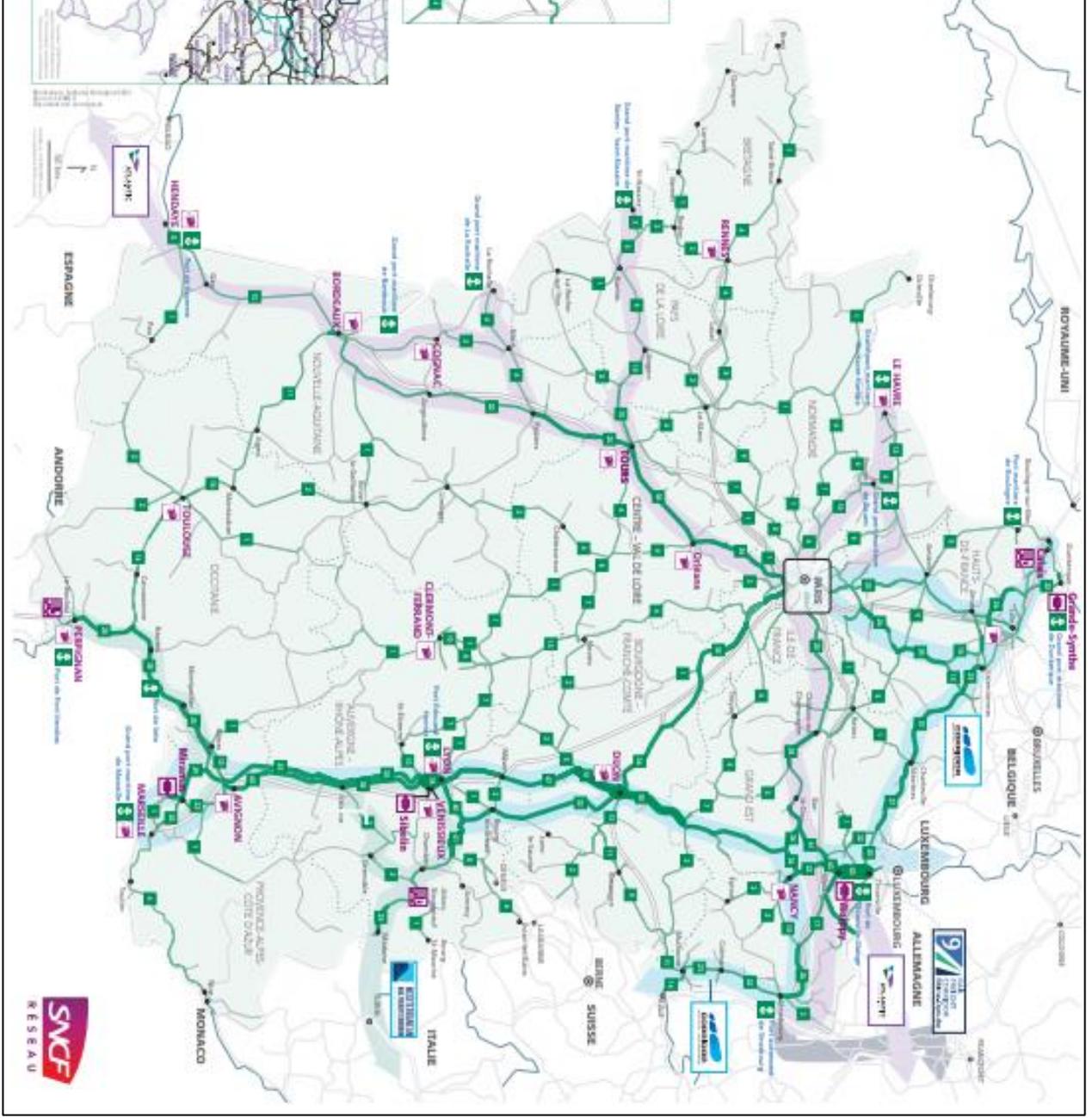
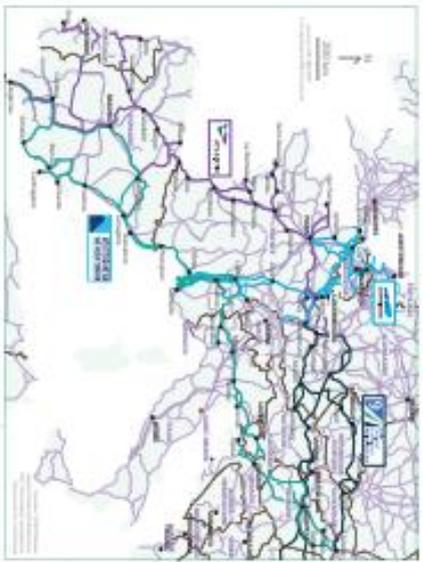
<sup>3</sup> [www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/rapports/cefretfer/l16b1992\\_rapport-enquete.pdf](http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/rapports/cefretfer/l16b1992_rapport-enquete.pdf)

# LE TRAFIC FRET

## Legende

- TGVs : trafic moyen journalier annuel
- Lignes à grande vitesse
- Réseau classique
- Rive
- Trafic (si à la base possible)
- Territoire de rattachement continu
- Frontières d'autorités ferroviaires
- Corridor Alpine
- Corridor Mer du Nord - Méditerranée
- Corridor Méditerranée
- Corridor Rhin - Danube

Les TGVs comprennent la ligne à grande vitesse pour les voyageurs et les lignes à grande vitesse pour le fret. Les lignes à grande vitesse pour le fret sont indiquées par une ligne verte avec un rectangle blanc.



Hubert Wulfranc, le rapporteur, juge « désastreuses du point de vue de la soutenabilité économique, de la transition écologique et des conditions sociales » les propositions de la Commission européenne. Il affirme aussi que des échanges entre le Gouvernement et la Commission européenne, auxquels la commission d'enquête a eu accès, prouverait que les modalités de la discontinuité étaient discutées depuis 2018 et s'étonne que la France ne dispose jusqu'à aujourd'hui encore d'aucune garantie de la part de la Commission sur l'acceptation de ce plan. Lors de la présentation de ce projet au Sénat, Louis Gallois, l'ancien Président de la SNCF, a contesté ce scénario visant le transfert au profit des intérêts privés routiers.

Alors que FRET SNCF assure jusqu'ici 90 % de ses transports en traction électrique, les orientations prises par le Gouvernement pourront se traduire par encore plus de camions sur la route. L'abandon des trafics sur les axes les plus importants entraînerait entre 299 000 et 525 000 poids lourds supplémentaires sur les routes françaises chaque année. La lutte contre le réchauffement climatique restera-t-elle alors un vœu pieux ?

### **3. Le plan de restructuration en Allemagne**

Le fret ferroviaire en France demeure le parent pauvre du transport de marchandises avec une part modale de 9%. A titre de comparaison, le volume transporté par fer est bien plus important dans d'autres pays européens : 18% en Allemagne, et pour des pays de transit comme l'Autriche et la Suisse il s'élève respectivement à 32% et à 35%.

Une enquête similaire a été lancée sur les finances de la société publique allemande et sur des subventions potentiellement illégales de DB Cargo. L'Etat allemand, qui détient 100% de la compagnie nationale, a opté pour une stratégie différente de celle de la France en conservant intacte sa filiale, bien que celle-ci soit largement déficitaire. L'opérateur fret allemand a enregistré une perte chaque année depuis plus d'une décennie, perdant au total près de 4 Mrds d'euros sur ses opérations en Allemagne. Son dernier bénéfice remonte à 2012. En 2022, l'activité affiche un résultat opérationnel négatif de 665 millions d'euros, après une perte de 466 millions en 2021.

Cependant la DB n'entreprend pas de plan similaire à la France, DB Cargo a l'intention de restructurer l'entreprise dans le cadre d'un programme de « Transformation » en transférant une partie du trafic comme l'intermodal vers ses filiales, ce qui lui permettra de se concentrer sur les flux de trains complets moins vulnérables à la concurrence routière et le wagon isolé. Même si le wagon isolé est très peu rentable, il bénéficiera probablement d'un soutien gouvernemental important au cours de la prochaine décennie pour atteindre l'objectif politique consistant à transporter 25% de l'ensemble du fret par rail d'ici 2030. Les chiffres publiés par l'un des syndicats ferroviaires suggèrent que les trains complets représentent 52 % des revenus actuels de DB Cargo et le trafic wagons isolés 28%, laissant les transports combinés avec environ 20%. Même avec ces

mesures, les syndicats de DB Cargo estiment qu'environ 1800 employés seront transférés vers les filiales ou licenciés.

En 2024, DB Cargo avec ses filiales tisse sa toile en Europe et réalise 18% de part de marché avec des trains entiers, wagons isolés et des trains du combiné et affiche l'un des plus grands réseaux de services de fret ferroviaire (voir carte ci-après).

#### **4. Conclusions**

La mise en place du plan de transformation du fret en Allemagne, qui est pourtant comme la France sous le coup d'une enquête de la Commission européenne pour des faits similaires, montre qu'une autre voie est possible.

De plus, DB Cargo, à travers sa filiale ECR (aujourd'hui DB Cargo France) qui est déjà le premier opérateur fret ferroviaire privé en France, rafle la mise et consolide sa position sur notre territoire, en reprenant 7 des 23 flux, essentiellement de l'Allemagne vers l'Espagne via l'hexagone.

A l'avenir, le transport de marchandises va continuer à se développer, il faut donc passer à une véritable stratégie logistique qui implique de repenser les chaînes logistiques avec les ports, en articulation avec les enjeux de saturation de nos villes, nos territoires et voies de communication. Concrètement nous devons repenser notre approche du développement des trafics avec une prise en compte des territoires et des tissus économiques et industriels.

# Crossing borders for any volume – our railnet



- Benefits:**
- Comprehensive Europe-wide access
  - Transport possible without own private siding in combination with railports
  - Usable also for small batch sizes
  - Industry solutions available for the special service requirements of individual industries

**Networks**

- DB Cargo network
- DB Cargo national company
- Port
- DBrainet Germany
- DBrainet Denmark
- DBrainet France
- DBrainet Italy
- DBrainet Benelux
- DBrainet Poland
- DBrainet Southeastern Europe

• Not marked on map

