LES DOSSIERS DE L'OBSERVATOIRE TRANSPORTS/EUROPE

Dossier n°2

Le fret ferroviaire en Europe

Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe

Conseil National des Transports
34, avenue Marceau
75008 Paris

Octobre 2001

PRESENTATION

L'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe inscrit chaque année quelques thèmes prioritaires à son programme de travail, sur l'avis de la section permanente du CNT. Les principaux résultats des réflexions qui en découlent sont diffusés dans le bulletin *Transports/Europe*, distribué sous une forme imprimée à tous ses abonnés et également disponible et téléchargeable, en français et en anglais, sur le site Internet du CNT : www.cnt.fr.

Toutefois un tel bulletin, pour rester bref et aisément lisible, ne saurait reprendre toute la richesse d'information des contributions dont il se nourrit. C'est pour mettre ce matériau à la disposition de tous les utilisateurs qui en auront l'usage (que ce soit dans un cadre professionnel, politique ou académique) que sont constitués les *Dossiers de l'Observatoire*. Ils rassemblent les travaux des experts de l'OPSTE, en se contentant d'en unifier autant que possible la présentation mais sans en altérer le contenu ni en modifier le statut : il s'agit bien d'informations recueillies par des spécialistes indépendants, s'exprimant à titre personnel.

Le dossier n°2 traite du « fret ferroviaire en Europe ». Il a été élaboré par Emmanuel Lengaigne, étudiant à l'Université Paris IV, stagiaire au CNT.

Comme pour le premier dossier (traitant des autorités organisatrices de transport dans les agglomérations européennes), une présentation par pays a été adoptée. Sous-thèmes communs traités par tous et aspects spécifiques que chaque expert a souhaité développer pour certains pays ont été mis en évidence.

Quelques questions se dégagent de la lecture comparée des diverses contributions :

- la part du rail dans le trafic total de marchandises a, partout, reculé. Ce déclin est relatif (il correspond souvent à une stagnation du trafic, dans un contexte de croissance), il est plus net ici ou là. Mais la tendance est claire. Est-elle pour autant irréversible ?
- les politiques nationales et communautaires affichent en général une volonté de soutenir la croissance du fer. Celle-ci bute sur des réelles difficultés tenant, outre la question cruciale de l'organisation des entreprises ferroviaires en Europe, au partage de l'infrastructure avec un trafic de voyageurs considéré comme prioritaire, au manque de moyens humains et matériels, à la saturation du réseau en quelques nœuds essentiels. La rentabilité du trafic ferré de fret demeure faible, voire négative : l'intérêt quasi-privé des opérateurs ferroviaires vient-il, en la matière, en contradiction avec l'intérêt collectif exprimé par les pouvoirs publics, intégrant les effets externes ?
- la libéralisation reste un maître mot des politiques communautaires, ainsi que la restructuration des entreprises qui y est liée. La diversité des solutions adoptées dans la transposition des directives européennes est riche…
- la situation des divers réseaux nationaux, en l'absence d'un véritable réseau transeuropéen, reste en effet très grande. Par delà le statut ou les performances de tel ou tel, c'est la mission même des réseaux qui n'est pas la même, quand les uns sont

presque exclusivement consacrés au service public régional de voyageurs, les autres au fret lourd, les derniers sont polyvalents. La Suède, le Royaume Uni, la Suisse, l'Allemagne offrent autant de modèles différents, auxquels la tradition française est confrontée. En tout cas, on n'observe pas encore l'arrivée massive de nouveaux entrants, encore moins la constitution d'opérateurs vraiment européens. La coopération est, pour l'heure, la seule méthode en vigueur. Et demain ?

Dans cette période charnière, tous les choix (publics et privés) sont loin d'être tranchés. Nul doute que, à peine sorti, ce dossier d'information appellera une mise à jour…

Michel Savy
Christine Aubriot

***

SOMMAIRE

ALLEMAGNE *7*

Situation et évolution du trafic 7
Contexte politique 8
Les acteurs du fret ferroviaire 8
Libéralisation du rail 11
Le réseau ferroviaire allemand 11
Le financement des infrastructures ferroviaires 12

AUTRICHE *13*

Situation et évolution du trafic 13
Contexte politique 13
Les acteurs du fret ferroviaire 14
Libéralisation du rail 14
Les investissements 15
Le réseau de fret ferroviaire reliant l'Autriche et l'Italie 15

BELGIQUE *16*

1. Le fret ferroviaire en Belgique 16
Evolution du trafic 16
Contexte politique 16
Les acteurs du fret ferroviaire 16
Libéralisation du rail 17
Projets d'investissement 17
Le problème de la répartition des subventions 17

2. La Belgique au cœur de plusieurs réseaux européens de fret ferroviaire 18
Le réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire (RTEFF) 18
Le bras de fer entre la Belgique et les Pays-Bas à propos de la ligne du "Rhin d'acier" 18
Entre la Belgique et la France : le réseau "North European Network" 19
Le hub de Muizen 19
Le hub d'Anvers 19

ESPAGNE *21*

1. Le fret ferroviaire en Espagne 21
Situation et évolution du trafic 21
Analyse des faiblesses du fret ferroviaire 22
Les acteurs du fret ferroviaire 22
Libéralisation du rail 23

2. Les réseaux de fret ferroviaire organisés depuis l'Espagne 24
Les réseaux TEM et TECO organisés depuis l'Espagne 24
D'autres projets de transport combiné organisés dans l'Europe du Sud-Ouest 24

FRANCE *26*

Situation et évolution du trafic 26
Contexte politique 27
Analyse des faiblesses du fret ferroviaire 28
Les acteurs du fret ferroviaire 28
Libéralisation du rail 32
La réorganisation du secteur ferroviaire 32
Le réseau de fret ferroviaire 34
Le financement du fret ferroviaire à travers les subventions 36
Les investissements 37

GRECE *39*

Situation et évolution du trafic 39
Analyse des faiblesses du fret ferroviaire 39
Les acteurs du fret ferroviaire 40
Libéralisation du rail 40
Les projets d'investissement 40
L'intégration du réseau grec au RTEFF (Réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire) .. 41
La complémentarité entre le fret ferroviaire et le transport maritime : une stratégie à développer 41

ITALIE *42*

1. Le fret ferroviaire en Italie 42
Situation et évolution du trafic 42
Contexte politique 42
Les acteurs du fret ferroviaire 42
Une libéralisation du rail difficile à mettre en œuvre 45

2. Des réseaux de fret ferroviaire qui relient l'Italie au reste de l'Europe 46
La complémentarité des réseaux ferroviaires et maritimes 46
Le réseau de fret ferroviaire organisé depuis l'Italie 47
Les réseaux de fret ferroviaire transalpins 48

3. Les stratégies des sociétés italiennes 48
Les liens entre Cemat, Italcontainer, Trenitalia Cargo et Hupac 48
L'échec des accords entre FS et CFF 50

PAYS-BAS *51*

Situation et évolution du trafic 51
Contexte politique 52
Les acteurs du fret ferroviaire 52
Libéralisation du rail 53
Les lignes ferroviaires reliant les Pays-Bas et l'Allemagne 53
Perspectives 54

PORTUGAL *55*

Situation et évolution du trafic 55
Contexte politique 55
Les acteurs du fret ferroviaire 55

ROYAUME-UNI *56*

Situation et évolution du trafic 56
Contexte politique 56
Les acteurs du fret ferroviaire 57
La libéralisation du rail 59
Le financement du fret ferroviaire 59
La politique d'investissement du fret ferroviaire 61
Perspectives 62

SUISSE *63*

1. Le fret ferroviaire en Suisse 63
Situation et évolution du trafic 63
Contexte politique 64
Les acteurs du fret ferroviaire 64
Le hub de Bâle et le phénomène de concentration 65
Les perspectives concernant les terminaux suisses et le programme de recherche « PNR 41 » 66

2. La Suisse au cœur de plusieurs réseaux de fret ferroviaire européens 67
La «chaussée roulante» entre Fribourg-en-Brisgau et Novara 67
Le réseau de transport combiné organisé depuis la Suisse 67

3. Les stratégies des sociétés suisses 68
La société Hupac 68
L'échec des accords entre CFF et FS 69
L'intérêt de CFF Cargo pour l'exploitation des réseaux anglais 70
L'alliance entre CFF Cargo et HGK 71
Le rapprochement entre BLS Cargo et la DB 71

POUR EN SAVOIR PLUS *72*

Informations générales sur le fret ferroviaire 72
Informations sur le fret ferroviaire dans différents pays européens 72
Informations sur les réseaux de fret ferroviaire européens 74

PRESENTATION DE L'OBSERVATOIRE DES POLITIQUES ET DES STRATEGIES EN EUROPE *75*

COORDONNÉES DES RESPONSABLES DE L'OBSERVATOIRE ET DES EXPERTS AYANT CONTRIBUÉ À RÉALISER CE DOSSIER *76*

***

ALLEMAGNE

Situation et évolution du trafic

Depuis la réunification, l'Allemagne est de loin le principal transporteur ferroviaire de l'Union Européenne, tout particulièrement grâce à l'acheminement du fret. En 1998, le principal opérateur de fret ferroviaire allemand, la DB Cargo, a réalisé près de 289 millions de tonnes, soit près du tiers de l'ensemble des flux ferroviaires de l'Union Européenne et plus de deux fois les tonnages de la SNCF[1], qui occupe la deuxième place. La compagnie ferroviaire nationale détient le quasi-monopole de ce type de trafic en Allemagne, puisqu'elle en détenait plus de 95 % en 1997 ; cependant, la DB Cargo tend à céder du terrain à d'autres opérateurs.

Le trafic de marchandises de la DB AG

	1995	**1996**	**1997**	**1998** (*)
En millions de tonnes	300,4	287,9	295,5	288,7
En milliards de tonnes.km	68,74	67,88	72,61	73,27

(*) *Résultats provisoires*

Source : UIC - 1996, 1997, 1998, 1999

Dans le secteur du fret, la part du rail demeure supérieure de deux points à la moyenne des 15 pays de l'Union Européenne (13,9 % en 1996), mais elle n'a cessé de diminuer depuis vingt ans : elle est passée de 25 % en 1980 à 16 % en 1996. Le trafic ferroviaire de marchandises a perdu plus de 20 % en Allemagne, entre 1991 et 1997. Cette situation est essentiellement le fait du trafic national, qui a baissé de près de 30 %, alors que le trafic international progressait de 4,4 % (dont 20,6 % pour le transit et 2,8 % pour l'international pur) dans la même période (voir tableau, ci-dessous).

Le fret ferroviaire international de DB Cargo, sans atteindre les pourcentages des réseaux néerlandais, autrichien, italien ou belge, est très important, puisqu'il représente plus de 32 % de l'ensemble des tonnages et qu'il est en nette progression, se situant ainsi à des niveaux comparables à ceux de la SNCF (en termes de part et de taux de croissance). En 1997, les tonnages acheminés par l'ensemble des opérateurs ferroviaires se répartissaient à près de 71,5 % en trafic national, pour un peu plus de 25 % en trafic international et pour moins de 3 % en trafic de transit (voir tableau, ci-dessous).

Répartition du trafic ferroviaire de marchandises (en millions de tonnes)

	1991	**1995**	**1996**	**1997**
Trafic national	314,9	232,8	223,9	225,7
Trafic international	78,8	76,7	75,0	81,1
Trafic de transit	7,6	8,6	9,0	9,2
Trafic total	**401,3**	**318,1**	**307,9**	**316,0**

Source : Statistisches Bundesamt-Verkher aktuell, sept. 98

[1] Voir les acteurs du fret ferroviaire dans la partie consacrée à la France.

Contexte politique

La politique allemande des transports a été confrontée, au début des années 1990, à de lourds défis. Ainsi, avec le Marché unique Européen et l'ouverture de l'Europe de l'Est, l'Allemagne a vu se renforcer sa position de plaque tournante des courants économiques et de transport au cœur de l'Europe. Actuellement, ce sont les liaisons Est - Ouest à l'intérieur du pays qui ont la priorité car elles conditionnent la croissance économique de l'Allemagne et le redressement des nouveaux Länder fédérés. L'objectif est de doubler le trafic de fret à l'horizon 2015 et prend en compte les conséquences de l'élargissement de l'Union Européenne vers l'Est.

De plus, la politique d'investissements en matière de transport s'est orientée, à partir de 1995, vers le développement de nouvelles infrastructures en accord avec le respect de l'environnement. Une attention toute particulière est donc désormais portée aux modes jugés moins polluants, le fer et la voie d'eau.

Les acteurs du fret ferroviaire

• *Organisation générale du secteur ferroviaire*

En Allemagne, le secteur ferroviaire est organisé autour de trois entités distinctes : la DB AG, l'EBA et le BEV. La DB AG est une société anonyme propriété à 100% de l'Etat ; elle s'occupe des activités de prestation de transport et de la gestion de l'infrastructure. L'EBA (*Eisenbahnbundesamt* - Office fédéral des chemins de fer) a en charge le développement de l'infrastructure : il décide la construction des nouvelles infrastructures et des fermetures de lignes ; de plus, il contrôle la réglementation (normes et audit) et délivre les autorisations de circuler. Quant au BEV (*Bundeseisenbahnvermogen* - Patrimoine des chemins de fer), il est chargé d'administrer les biens et les immobilisations non indispensables à l'exploitation, de reprendre et de gérer la totalité de la dette reprise par l'Etat, de gérer les personnels et de financer l'infrastructure.

• *Les différents opérateurs*

La DB AG est soumise à la concurrence d'autres opérateurs ferroviaires dans la mesure où le réseau s'ouvre à ces tiers. Toutefois, la loi stipule que le libre accès au réseau ferroviaire germanique n'est possible qu'à la condition qu'il y ait réciprocité, c'est-à-dire que pour qu'une compagnie ferroviaire étrangère accède au réseau allemand, il faut que la DB AG puisse, à son tour, avoir librement accès au réseau dont est issue la compagnie étrangère. Pour le moment, cette réserve de réciprocité n'a été remplie par aucun concurrent, excepté NS Cargo qui a signé un accord, le 24 juin 1998, avec DB Cargo pour leurs activités fret.

Des compagnies allemandes privées, non ferroviaires a priori, se sont lancées dans le transport de fret. Ainsi, dès le 1er janvier 1997, BASF**,** le troisième groupe de chimie allemand, a obtenu du Ministère de l'économie du Land de Rhénanie-Palatinat une licence de transporteur ferroviaire. En septembre 1997, il a lancé une expérience pilote sur deux axes : la première liaison ferroviaire permettait d'acheminer les marchandises depuis l'usine BASF de Ludswighaven jusqu'au terminal fluvial de Germersheim (plus de 7.500 conteneurs ont ainsi été transportés en 1998 sur cet axe) ; la deuxième liaison ferroviaire concernait la livraison de produits chimiques liquides pour un fabricant de papier situé à Rheinmünster. Fort du succès de ces deux axes, BASF s'est lancé, au printemps 1999, dans l'exploitation en compte propre de liaisons ferroviaires entre Ludwigshaven, Schwarzheide et Anvers. Ses usines sont

desservies cinq fois par semaine au moyen de ses propres locomotives, wagons et employés. BASF envisage de poursuivre l'ouverture de nouveaux axes. Ces trois liaisons ont supporté 1,2 million de tonnes de fret, soit un quart du trafic fret total de BASF.

• Le principal opérateur ferroviaire : la DB AG

La DB AG est la société mère d'un groupe composé de 144 filiales implantées sur le territoire national et de 13 filiales à l'étranger. En 1995, son chiffre d'affaires était de 12,12 milliards d'Euros et ses dettes s'élevaient à 8,96 milliards d'Euros. La DB AG employait 209 600 personnes en 1998, contre 327 076 en 1994 (Source : *LVDR, 18/02/98 ; et UIC, 1998*). En outre, la DB est la compagnie ferroviaire européenne qui dispose du parc de matériel le plus important et ce, aussi bien pour la traction que pour le matériel voyageurs et marchandises. Le parc de wagons est très nettement supérieur à celui des voitures (voir tableau, ci-dessous).

Le matériel

Nombre de locomotives (électriques, diesel et autres)	11580
Nombre de voitures (voitures, automotrices et fourgons)	25.330
Nombre de wagons à marchandises	314.325

Source : CEMT, 1994

Au début des années 1990, la situation financière de la DB, qui était alors une compagnie publique, était dramatique. En 1993, elle affichait un déficit de 7,2 milliards d'Euros et ses dettes s'élevaient à plus de 33,5 milliards d'Euros. Une réforme ferroviaire majeure a donc été décidée et mise en œuvre le 5 janvier 1994. Les compagnies ferroviaires Ouest allemande (Deutsche Bundesbahn) et Est allemande (Deutsche Reichsbahn) ont ainsi fusionné et ont été transformées en une compagnie publique à responsabilité limitée, la DB AG, dont le capital est détenu à 100 % par l'Etat.

La DB AG est aujourd'hui composée de cinq unités d'affaires, qui ont été transformées en sociétés anonymes de droit privé le 1er janvier 1999 : DB Cargo AG, DB Netz AG, DB Regio AG, DB Reise und Touristik, DB Station und Service. Parmi ces cinq unités, on trouve la DB Netz AG, qui est responsable des infrastructures, de leur exploitation, de leur gestion et de leur maintenance, et la DB Cargo AG, qui s'occupe du fret ferroviaire. Le capital de la DB Netz AG restera entre les mains de l'Etat allemand qui continuera, ainsi, à investir pour les infrastructures, d'autant que la totalité des dettes des deux compagnies ferroviaires Est et Ouest allemandes lui a été transférée. Les quatre autres sociétés ont pour vocation d'être cotées en bourse. La DB Cargo AG comptait au début de l'année 1999 un peu moins de 25.000 salariés et réalisait un chiffre d'affaires de l'ordre de 3,4 milliards d'Euros.

Côté matériel, DB Cargo a décidé de renforcer son offre portuaire. Pour cela, elle dispose de sept automoteurs ferroviaires dédiés au fret et plus particulièrement au transport de conteneurs. Ces « Cargosprinters » permettent de conjuguer les avantages du camion (desserte fine des destinataires, rapidité du chargement...) et ceux du train, comme la massification des envois. Ils peuvent transporter une dizaine de conteneurs et il est possible de les coupler entre eux, afin de constituer des trains entiers.

• *La stratégie de la DB Cargo AG*

Le transport de marchandises est certainement le segment de marché où la stratégie de la DB AG est la plus offensive et la plus en rupture avec le passé. De par son positionnement géographique, de par la pression sociale et politique, la compagnie ferroviaire mise sur le développement du fret ferroviaire, en particulier à l'international. Les principaux traits de cette stratégie portent sur trois points fondamentaux : l'implantation internationale, la recherche de nouveaux gains de productivité, l'amélioration et l'élargissement des services à la clientèle.

La stratégie d'internationalisation de la DB Cargo consiste à maîtriser les grands axes Est-Ouest et Nord-Sud de l'Europe, en étroite complémentarité avec les flux maritimes, en particulier ceux de la Mer du Nord. Cette stratégie s'effectue suivant deux orientations importantes : la coopération avec plusieurs opérateurs étrangers et le renforcement de sa présence à l'étranger. L'association avec la deuxième compagnie ferroviaire helvétique (BLS) et le rapprochement avec les NS[2] illustrent la coopération de la DB Cargo avec plusieurs opérateurs étrangers. L'alliance avec BLS a permis de concurrencer le rapprochement entre les CFF (Suisse) et les FS (Italie)[3]. En coopérant avec BLS, la DB AG va pouvoir relier Munich, Vérone et Milan, sans dépendre de la principale compagnie helvétique, les CFF. En 1998, la DB et les NS ont créé une société commune (Rail Cargo Europe) qui a pour vocation de concurrencer les transporteurs routiers, notamment dans le domaine des services internationaux de transport et de logistique. Rail Cargo Europe est une société de droit allemand qui est ouverte à d'autres partenaires que les NS et la DB (entreprises ferroviaires tierces, armateurs, voire transporteurs routiers). D'autre part, la DB Cargo souhaite renforcer sa présence à l'étranger en établissant ou en renforçant ses agences dans les principaux pays européens. Des accords de coopération avec les autres compagnies européennes s'inscrivent également dans cette optique. Ainsi, la DB AG coopère avec la SNCF dans certains pays susceptibles d'adhérer à l'Union Européenne, en particulier la Pologne et la république Tchèque. La DB est en effet intéressée par une prise de participation du capital des chemins de fer polonais (les PKP). La DB envisage même, à plus long terme, une fusion des divisions fret allemande, néerlandaise et polonaise. Il est donc clair qu'elle souhaite étendre son influence en Europe de l'Est.

Depuis 1994, la recherche de nouveaux gains de productivité engendre la poursuite du délestage des effectifs, l'abandon de secteurs peu rentables (petits colis), la diversification de la clientèle (vers les produits industriels et biens de consommation), la modernisation des matériels (nouveaux wagons, automoteurs dédiés au fret et spécifiquement aux conteneurs, nouvelles techniques d'automatisation des gares de transbordement…).

L'amélioration des services offerts à la clientèle se traduit par la mise en œuvre d'un centre de services clients unifié à Duisbourg. Ce service recevra l'ensemble des appels, ainsi que de nombreux autres services, tels que le suivi des marchandises de la commande à la facturation, l'information sur les acheminements, la gestion des litiges... Les services clients seront élargis grâce à une gamme de prestations logistiques complètes. En matière de transport combiné, la DB Cargo cherche à être concurrentielle sur les moyennes distances, mais s'intéresse également et surtout aux transports transcontinentaux de conteneurs maritimes.

[2] Voir les acteurs du fret ferroviaire dans la partie consacrée aux Pays-Bas.
[3] Voir l'échec des accords entre les FS et les CFF dans les parties consacrées à l'Italie et à la Suisse.

Libéralisation du rail

La réforme ferroviaire est le résultat d'une réflexion menée depuis février 1989. Adoptée en décembre 1993 par le Parlement, la réforme a abouti à la création, le 1er janvier 1994, de la DB AG qui remplace les deux compagnies ferroviaires Est et Ouest allemandes. Les chemins de fer germaniques sont donc devenus une société de droit privée, détenue à 100 % par l'Etat. La DB AG devrait être privatisée et scindée en 4 sociétés indépendantes (transport régional de passagers, transport de passagers grandes lignes, fret et infrastructures) en 2002. Il existe déjà une séparation organisationnelle entre les activités de transport et celles de gestion des infrastructures.

Le réseau ferroviaire allemand

Le réseau allemand occupe la première place au sein de l'Union Européenne, avec près de 42.000 kilomètres de lignes (soit 500 kilomètres pour un million d'habitants et 120 pour 1.000 km²). Si l'intégration du réseau est-allemand a considérablement accru le nombre de kilomètres de lignes, elle s'est également traduite par une baisse globale de qualité. Moins de 45 % du réseau est électrifié et le réseau à grande vitesse, malgré la superficie du pays, ne couvre que 450 kilomètres de lignes. Par ailleurs, le réseau Est-allemand souffre de problèmes de capacité qui viennent s'ajouter aux difficultés de circulation dans la zone Rhin-Main et dans les abords des grandes villes. Pour remédier à ces déficiences, l'Etat allemand a consacré une part importante de son budget à la modernisation et au développement des infrastructures ferroviaires, en particulier de 1991 à 1996, où les budgets annuels ont représenté entre 3 et 5 milliards d'Euros.

Après la reprise du réseau de l'ex-RDA, qui était mal entretenu, et depuis que la DB a été transformée en holding, la politique de développement du réseau est fondée sur le principe de la rentabilité. Aussi, aujourd'hui, mène-t-elle une politique sélective qui se traduit notamment par la fermeture des lignes non rentables. Cela explique également la baisse du trafic des wagons isolés (voir tableau, ci-dessous). La politique de développement est alors centrée sur la modernisation et l'unification du réseau, ainsi que sur la construction de lignes à grande vitesse.

Répartition du trafic ferroviaire de fret par type de transport

	1985		**1991**		**1994**	
	Milliards de tonnes.km	Millions de tonnes	Milliards de tonnes.km	Millions de tonnes	Milliards de tonnes.km	Millions de tonnes
Trains complets	63,0	321,3	79,2	398,3	68,3	321,2
Wagons isolés et messagerie	1,0	3,1	1,1	2,9	0,8	2,2
Total	**64,0**	**324,4**	**80,3**	**401,2**	**69,1**	**324,4**

Source : CEMT

Le financement des infrastructures ferroviaires

Avant la réunification allemande, en 1990, le budget affecté aux infrastructures ferroviaires était déjà marqué par une diminution. Ainsi, entre 1980 et 1990, il avait diminué de 24 %, passant ainsi de 2,9 milliards à 2,2 milliards d'Euros. Depuis la réunification, il a plus que doublé (+ 118 % entre 1990 et 1994) jusqu'en 1994, atteignant à cette date près de 5 milliards d'Euros. Cet effort exceptionnel fut limité dans le temps. En 1997, le budget affecté au fer était inférieur à son niveau de 1980 (voir tableau, ci-dessous). Toutefois, cette diminution des subventions d'infrastructures ne touche pas que le fer. La route est également concernée, mais le montant des subventions accordées aux infrastructures routières est très nettement supérieur à celui du fer (ratio de l'ordre du double).

Budget affecté aux infrastructures ferroviaires et routières en Allemagne

	1980	**1985**	**1990**	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**
Rail	2,9 MME	2,9 MME	2,2 MME	4,8 MME	3,0 MME	2,9 MME	2,6 MME
Route	13,3 MME	9,3 MME	9,1 MME	13,4 MME	4,6 MME	4,3 MME	4,3 MME

MME : Milliards d'Euros

Sources : ECIS, 1996, pour années 1980 à 1994 - PEE, 1999, pour années 1995 à 1997

Néanmoins, un aperçu du plan fédéral d'investissements en infrastructures pour la période 1992 - 2012 laisse apparaître un volume d'investissements plus favorable au fer qu'à la route, ce qui va à l'opposé de la période antérieure (voir tableau, ci-dessous).

Plan fédéral d'investissements en infrastructures 1991-2012 (en milliards d'Euros)

	Investissements totaux	**Part de chaque mode dans le total investi**	**Investissements neufs et rénovation**
Réseau DB AG	109,2	47,1 %	60,5
Autoroutes fédérales	107,2	46,2 %	55,5
Voies navigables	15,5	6,7 %	8,0
Total	**231,9**	**100,0 %**	**124,0**

AUTRICHE

Situation et évolution du trafic

Le trafic de fret ferroviaire a progressé sensiblement ces dernières années, passant de 10 milliards de tonnes-km en 1983 à 15 milliards en 1997. Même si la part du ferroviaire dans l'ensemble du trafic de fret terrestre diminue, elle reste très importante et représente plus de 35 % (voir tableau, ci-dessous).

Trafic ferroviaire et trafic routier en Autriche				
	Rail*		Route	
	trafic voyageurs (en milliards de passagers.km)	trafic marchandises (en milliards de tonnes.km)	trafic passagers (en milliards de passagers.km) **	trafic marchandises (en milliards de tonnes.km)***
1983	7,0	10,2	60,2	13,2
1984	7,0	11,2	59,8	12,0
1985	7,3	11,9	60,5	12,6
1986	7,3	11,3	62,8	13,1
1987	7,4	11,1	64,2	12,1
1988	7,8	11,2	67,7	13,8
1989	8,4	11,8	70,4	14,4
1990	8,6	12,7	72,7	15,5
1991	9,2	12,9	80,6	17,7
1992	9,6	12,2	80,2	18,6
1993	9,6	11,8	79,7	19,4
1994	9,7	13,1	80,5	21,9
1995	9,6	13,7	80,2	20,9
1996	9,7	13,9	79,8	22,2
1997	8,6	14,8	-	-

*Source: ministère fédéral de l'environnement, de la jeunesse et de la famille, bilan écologique des transports, Vienne 1997; *ÖBB – trafic ferroviaire; **trafic motorisé individuel et par autocar; ***circulation routière des marchandises, véhicules du pays et de l'étranger. (Cité en WIFO rapports mensuels 8/1999)*

Contexte politique

La politique des transports autrichienne a défini en 1999 les grandes orientations et la stratégie d'investissement à adopter pour le début du vingt et unième siècle. L'extension et la modernisation du réseau ferroviaire font partie des priorités retenues, étant donné que la politique des transports se veut respectueuse de l'environnement. Des mesures ont été proposées afin de favoriser l'approche intermodale, de telle façon que la priorité est accordée au rail et au transport combiné.

Avant l'investiture du nouveau gouvernement à la fin de l'année 2000, la politique autrichienne des transports accordait la priorité à la réalisation d'infrastructures reliant l'Autriche aux pays d'Europe de l'Est qui sont prêts à entrer dans l'Union Européenne. Mais cette politique a été remise en cause par l'actuel Ministre des transports autrichien, qui préside un mouvement local contre l'élargissement de l'Union Européenne. De ce fait, la politique autrichienne des transports met l'accent sur les infrastructures destinées aux transports nationaux bien que les dirigeants du nouveau gouvernement aient signé une déclaration intitulée "Responsabilité pour l'Autriche – un avenir au coeur de l'Europe". Cette déclaration, qui représentait un postulat à l'investiture du nouveau gouvernement par le président autrichien, affirmait notamment que "l'avenir de l'Autriche [résidait] dans la continuité de l'intégration et dans l'élargissement de l'Union Européenne".

Les acteurs du fret ferroviaire

• Organisation générale du secteur ferroviaire

Le développement des infrastructures est assuré par trois entreprises publiques distinctes de l'ÖBB (Compagnie des chemins de fer autrichiens). La Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (EH-AG), qui a été constituée en 1989, est responsable de la planification et de la réalisation du réseau ferroviaire. La Brenner-Eisenbahngesellschaft mbH s'est constituée en 1995 pour promouvoir un important corridor ferroviaire traversant les Alpes de Munich à Vérone. Quant à la Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (SIF), elle a été créée en 1996 pour assurer le financement des infrastructures ferroviaires.

• L'opérateur ferroviaire principal (ÖBB) et l'évolution de son statut

Jusqu'en 1969, l'ÖBB (Compagnie des chemins de fer autrichiens) constituait à la fois une institution gouvernementale et une société de chemin de fer. Après 1969, les fonctions administratives sont revenues au Ministère des transports, si bien que l'ÖBB était considérée comme une entreprise publique. Durant cette période, l'Etat pouvait influer directement sur toutes les décisions commerciales prises par la société de chemin de fer, de telle sorte que le parlement autrichien fixait le prix des billets…

En 1992, l'ÖBB est devenue une société anonyme jouissant d'une véritable indépendance commerciale. Elle doit désormais payer des droits d'exploitation au Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie. L'argent provenant des droits d'exploitation revient directement à la SIF.

Libéralisation du rail

Depuis 1992, l'ÖBB est une société anonyme, dont le capital est détenu à 100 % par l'Etat autrichien. Cette société doit réaliser une séparation comptable entre le secteur de l'exploitation (qui dépend de l'ÖBB) et celui de l'infrastructure (qui est la propriété de l'Etat).

La première mesure qui va dans le sens d'une libéralisation du marché autrichien des chemins de fer a été prise en août 1999 ; il s'agit de l'application des directives européennes 91/440, 95/18 et 95/19. Ainsi, une Commission autrichienne des chemins de fer a été créée afin d'assurer un accès non-discriminatoire à l'exploitation du réseau ferroviaire. Jusqu'à présent, la commission a octroyé des licences à trois petits opérateurs privés. Toutefois, des opérateurs étrangers, comme la Compagnie Générale des Entreprises Automobiles (société

française) ou la Deutsche Bahn (société allemande) montrent un certain intérêt pour le réseau ferroviaire autrichien.

Les investissements

La politique des transports étant très favorable à la protection de l'environnement, les investissements destinés aux infrastructures ferroviaires ont augmenté. A l'inverse, les investissements relatifs aux infrastructures routières ont été revus à la baisse (voir tableau, ci-dessous).

Investissement brut dans l'infrastructure ferroviaire et dans l'infrastructure routière en Autriche		
Année	Rail (en milliards de schillings autrichiens)*	Route (en milliards de schillings autrichiens)**
1965	2,10	11,94
1970	2,14	13,99
1975	1,97	16,57
1980	4,11	15,73
1985	3,35	12,29
1990	5,28	10,22
1995	4,50	7,46
1996	5,68	8,55

Source : WIFO – rapports mensuels 8/1999
**1965/1990 : Investissements dans le bâtiment selon ÖSTAT.*
1995/1996 : Infrastructure ÖBB et HL-AG (à plus ou moins 1% si l'on tient compte des investissements réalisés pour les chemins de fer d'intérêt privé).
***A partir de 1973 sans la TVA.*

Le réseau de fret ferroviaire reliant l'Autriche et l'Italie

Des discussions sont en cours au sujet de la construction d'un tunnel ferroviaire majeur sous le Semmering, dans la partie est des Alpes autrichiennes (province de Basse-Autriche). Le réseau ferroviaire qui relie Vienne aux provinces du sud de l'Autriche et à l'Italie du nord a été construit il y a plus de cent ans, si bien qu'il paraît obsolète : sur certains tronçons, la vitesse des trains est limitée à 50 km/h. La construction d'un tunnel dans cette zone a été planifiée pour la première fois par le gouvernement fédéral à la fin des années 1980. Dix ans plus tard, s'est développé un contentieux entre le gouvernement fédéral et le gouvernement local de Basse-Autriche. Les élus locaux ont bloqué avec succès la réalisation du tunnel ferroviaire, en modifiant à plusieurs reprises les lois sur la protection de l'environnement. Alors que le tunnel ferroviaire ne sera pas construit avant 2004 ou 2005, un tunnel routier verra le jour dans un avenir proche, dans la même zone ; la réalisation de ce tunnel routier a été autorisée en 2000, après une étude d'impact.

BELGIQUE

1. LE FRET FERROVIAIRE EN BELGIQUE

Evolution du trafic

La part modale du rail a diminué depuis 1980 : elle représente 15% du trafic total aujourd'hui alors qu'elle était de 24% en 1980. Le trafic ferroviaire est lié pour moitié à l'activité du port d'Anvers.

Contexte politique

Le gouvernement défend l'unicité de la SNCB, après avoir tenu compte de l'avis des syndicats et des managers. Il a décidé que les activités relatives aux infrastructures seraient séparées et indépendantes du reste des opérations ferroviaires. Cette position a été acceptée par le Conseil des Ministres européens des transports de décembre 1999.

Les acteurs du fret ferroviaire

La SNCB (Société Nationale des Chemins de fer Belges) est l'opérateur ferroviaire principal en Belgique. La société Inter Ferry Boats (IFB), qui est la filiale de transport combiné de la SNCB, poursuit une stratégie d'offre de services complets sur le marché européen, en mettant en oeuvre un programme d'expansion de ses terminaux dans toute l'Europe. Elle est présente à Dunkerque, Le Havre, Dourges, Strasbourg, Metz, Bordeaux, Lyon, Marseille – Fos, Perpignan (France), Anvers, Zeebrugge (Belgique), Rotterdam (Pays-Bas), Duisburg (Allemagne) et Modène (Italie). Par ailleurs, le chiffre d'affaires global d'ABX, messager commissionnaire de transport et prestataire logistique européen émanant de la SNCB, est devenu plus important que le chiffre d'affaires de la branche ferroviaire de la SNCB, alors qu'ABX a largement recours au transport routier.

A la fin de l'année 1999, la SNCB a signé une convention-cadre internationale afin de faciliter la compatibilité du matériel et des tractions avec les autres entreprises internationales de transport ferroviaire. Ainsi, la SNCF[4] pourra assurer des tractions jusqu'à Anvers, tandis que la SNCB pourra continuer d'exploiter le réseau ferroviaire jusqu'à Saint Louis. Le Luxembourg est le troisième pays à avoir signé cette convention. Il est souhaitable que Railion[5] (NS Cargo/DB Cargo) participe à cet effort de coopération. Un accord a récemment été conclu entre la SNCF, la SNCB et Railion afin de mettre en service une nouvelle offre commerciale appelée "TransFlandres" entre Lille et Rotterdam. Des sillons de transit à travers la Belgique seront achetés par la SNCF et Railion, et la traction sera effectuée sans changement de locomotive. Le système de traction unique qui a été adopté permettra de

[4] Voir les acteurs du fret ferroviaire dans la partie consacrée à la France.
[5] Voir les acteurs du fret ferroviaire dans la partie consacrée aux Pays-Bas.

réduire le temps de transport de 7 heures. La traction sera assurée par des locomotives belges pour les wagons isolés (la moitié du trafic).

Libéralisation du rail

Dans le dossier de l'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence, le gouvernement a adopté une position proche de la position française. En effet, il se déclare favorable à la mise en place d'un marché concurrentiel, mais celui-ci devra être limité à de grands corridors pour le transport de marchandises. De plus, l'ouverture à la concurrence nécessitera des conditions transitoires pour le réseau belge.

Projets d'investissement

Un nouveau plan décennal d'investissements (2001-2010) a été présenté aux différents gouvernements, à la fin de l'année 2000. Un certain nombre des nouveaux projets d'investissement de la SNCB sont centrés sur le port d'Anvers étant donné que la moitié du trafic fret de la SNCB a lieu depuis ce port[6].

Ainsi, une nouvelle gare de triage d'Anvers-Nord, qui devrait être réalisée sur la rive droite pour la fin de l'année 2001, permettra de mieux gérer le trafic des trains complets, des wagons isolés et des navettes. De nouvelles infrastructures ferroviaires reliant directement le port et la future gare devraient voir le jour après 2007 afin de désengorger le trafic, qui est actuellement saturé sur le ring ferroviaire d'Anvers. Cette extension du réseau ferroviaire coûtera 500 à 750 millions d'Euros. De surcroît, quelques 75 millions d'Euros seront nécessaires au financement de nouvelles liaisons ferroviaires (prévues pour fin 2002) desservant les bassins de la rive gauche, de telle manière que ces bassins, construits récemment, seront directement reliés à Anvers et à Gand. L'accès à ces bassins sera d'autant plus facile qu'un tunnel ferroviaire, construit sous l'Escaut, permettra de les relier directement à la gare de triage d'Anvers-Nord. Toutefois, la réalisation de ce tunnel risque de prendre du temps car elle nécessite 600 millions d'Euros.

Le problème de la répartition des subventions

Le gouvernement veut que les comptes de la SNCB soient plus transparents, pour éviter que des subventions accordées au titre des missions de service public (aides destinées à l'entretien du matériel roulant, à la gestion et à l'exploitation des infrastructures…) soient utilisées à des fins commerciales. Il considère que le transport de marchandises ne relève pas des missions de service public, à l'exception des activités nécessaires à la mise en œuvre de l'intermodalité et à la réalisation des infrastructures.

[6] Voir le hub d'Anvers dans la partie intitulée : "La Belgique au cœur de plusieurs réseaux européens de fret ferroviaire" (pages suivantes).

2. LA BELGIQUE AU CŒUR DE PLUSIEURS RÉSEAUX EUROPÉENS DE FRET FERROVIAIRE

Le réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire (RTEFF)

En décembre 1999, le Conseil des ministres des transports Européen s'est prononcé en faveur de la proposition française visant à ouvrir de grands corridors de fret ferroviaire à travers l'Europe, pour constituer le Réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire (RTEFF). Ainsi, en application de la directive européenne 91/440, un certain nombre de grandes lignes seront rendues accessibles aux différents opérateurs nationaux et internationaux.

Cependant, la Belgique, en raison de la densité de son réseau (et de son territoire exigu), a obtenu une phase de transition en ce qui concerne l'accès des opérateurs de fret européens au réseau ferroviaire. Durant la première année suivant l'entrée en vigueur de cet accord (vers 2003), la longueur des lignes d'accès au RTEFF sera limitée à 20 km. Cette longueur sera portée à 40 km au cours de la deuxième année, puis à 50 km, soit 20% de la longueur du parcours sur le RTEFF. Néanmoins, les opérateurs étrangers n'auront pas le droit de traverser le pays.

Le bras de fer entre la Belgique et les Pays-Bas à propos de la ligne du "Rhin d'acier"

La ligne ferroviaire du Rhin d'Acier, qui constitue une ligne de transport de marchandises permettant de relier rapidement Anvers (et l'Allemagne) aux pays d'Europe de l'Est, passe par le Limbourg hollandais. L'exploitation d'une partie de cette ligne a été interrompue en 1991, en raison de l'amélioration d'une autre voie située sur le territoire belge. La réactivation du Rhin d'Acier permettrait d'assurer le développement du fret ferroviaire qui a pour origine ou destination le port d'Anvers, au détriment du port de Rotterdam, en particulier pour les transports vers l'Europe de l'Est. Cette ligne pourrait en effet concurrencer la nouvelle ligne ferroviaire de transport de marchandises de la Betuwe[7], que les Pays-Bas construisent afin de mieux desservir le port de Rotterdam. Les Pays-Bas ont d'ailleurs prévu de consacrer un budget d'environ 4,4 milliards d'Euros pour réaliser la branche principale de la Betuwe.

Le 28 mars 2000, les ministres belges et néerlandais des transports et la Secrétaire d'Etat allemande aux Transports se sont réunis pour échanger leur point de vue au sujet de la réactivation du Rhin d'Acier. A l'issue de cette réunion, les ministres belges et néerlandais ont signé un mémorandum : les Pays-Bas se sont engagés, pour le printemps 2001, à effectuer une étude d'impact concernant l'éventuelle réactivation temporaire et limitée de la ligne. Si l'étude d'impact révélait que l'utilisation temporaire et limitée du tracé historique n'entraînerait pas de dommages irrémédiables pour l'environnement, la Belgique pourrait faire circuler quinze trains par jour dès la fin 2001. La Belgique pourrait alors verser des compensations et prendre à sa charge les coûts de la réactivation temporaire du Rhin d'Acier. Les travaux nécessaires à cette réactivation pourraient être achevés en six mois, étant donné qu'ils se limiteraient principalement à la section de la zone protégée et que leur coût ne devrait pas être élevé. A long terme, d'autres travaux sont prévus sur différentes sections du Rhin d'Acier, pour un

[7] Voir les lignes ferroviaires reliant les Pays-Bas et l'Allemagne dans la partie consacrée aux Pays-Bas.

coût de 90 millions d'Euros. Un accord vient d'intervenir entre la Belgique et les Pays-Bas pour une réutilisation prochaine mais temporaire de l'ancien tracé ferroviaire. Une solution définitive est toujours à l'étude et en cours de négociation.

Entre la Belgique et la France : le réseau "North European Network"

Le réseau "North European Network"(NEN) est un groupe d'intérêt économique (GIE) européen créé en 1996 par le Terminal de conteneurs d'Athus (Belgique), Ferry Boats Zeebrugge (Belgique) et la Compagnie Nouvelle de Conteneurs (France). Le réseau NEN est géré par Inter Ferry Boats à partir de Zeebrugge et est centré sur la gare de triage de Muizen. Plusieurs trains font la navette trois fois par semaine entre le port de Zeebrugge et le terminal de Neuss (Allemagne). Ce service est organisé par l'European Rail Shuttle, une des compagnies associées au réseau NEN. Au départ de la gare de triage de Muizen, la SNCB met en circulation plusieurs trains complets. Le terminal de Muizen engendre aussi un transport combiné entre le rail et la route : Muizen, situé entre Bruxelles et Anvers, est bien desservi par le réseau routier.

Le hub de Muizen

Le terminal de Muizen coordonne plusieurs réseaux de fret ferroviaire, qui ont pour origine ou destination Rotterdam (Pays-Bas), Zeebrugge, Anvers, Athus, Gent - Zeehaven, Mouscron (Belgique), Lille, Paris, Dunkerque (France), Manchester (Grande-Bretagne) et Duisburg (Allemagne). Le terminal de Muizen est essentiellement caractérisé par sa fonction de hub : il permet de charger sur un même train des conteneurs provenant de différents terminaux ; ces conteneurs sont ensuite redistribués vers leur destination finale (voir carte, page suivante, ainsi que le site Internet : *www.sncf.com/fret/internat/corridor/centre.htm*).

Depuis 1998, les trains Belifret opèrent sur le corridor de fret reliant Muizen à Lyon Sibelin. Ce corridor continue au-delà, d'une part vers Marseille, Barcelone et Valence, et d'autre part vers Milan et le port de Gioia Tauro. Les envois d'origine belge vers le sud sont concentrés à Gent-Zeehaven pour être dirigés vers Muizen. Il est envisagé de développer les services de ce corridor en y opérant vingt-cinq trains par semaine. Ces trains mettent 15 heures pour aller d'Anvers à Lyon, et 24 heures pour rejoindre Milan depuis Anvers. Le corridor de fret est géré par un guichet unique situé à Luxembourg. Le couloir Belifret est passé de 38 trains (début 1998) à 110 (début 2001).

Le hub d'Anvers

La nouvelle gare de triage d'Anvers-Nord[8], qui couvre une trentaine d'hectares, doit constituer un hub pour le transport combiné. La capacité de cette gare, qui était de l'ordre de 300 000 UTI en 2000, sera doublée d'ici 2006. Cela coûtera environ 50 millions d'Euros. De grands équipements y seront installés pour un meilleur fonctionnement du réseau ferroviaire d'Anvers : un grand nombre de prises pour conteneurs reefers, trois portiques sur rail (dont les flèches extérieures desserviront le trafic routier), six blocs pour stocker les conteneurs,

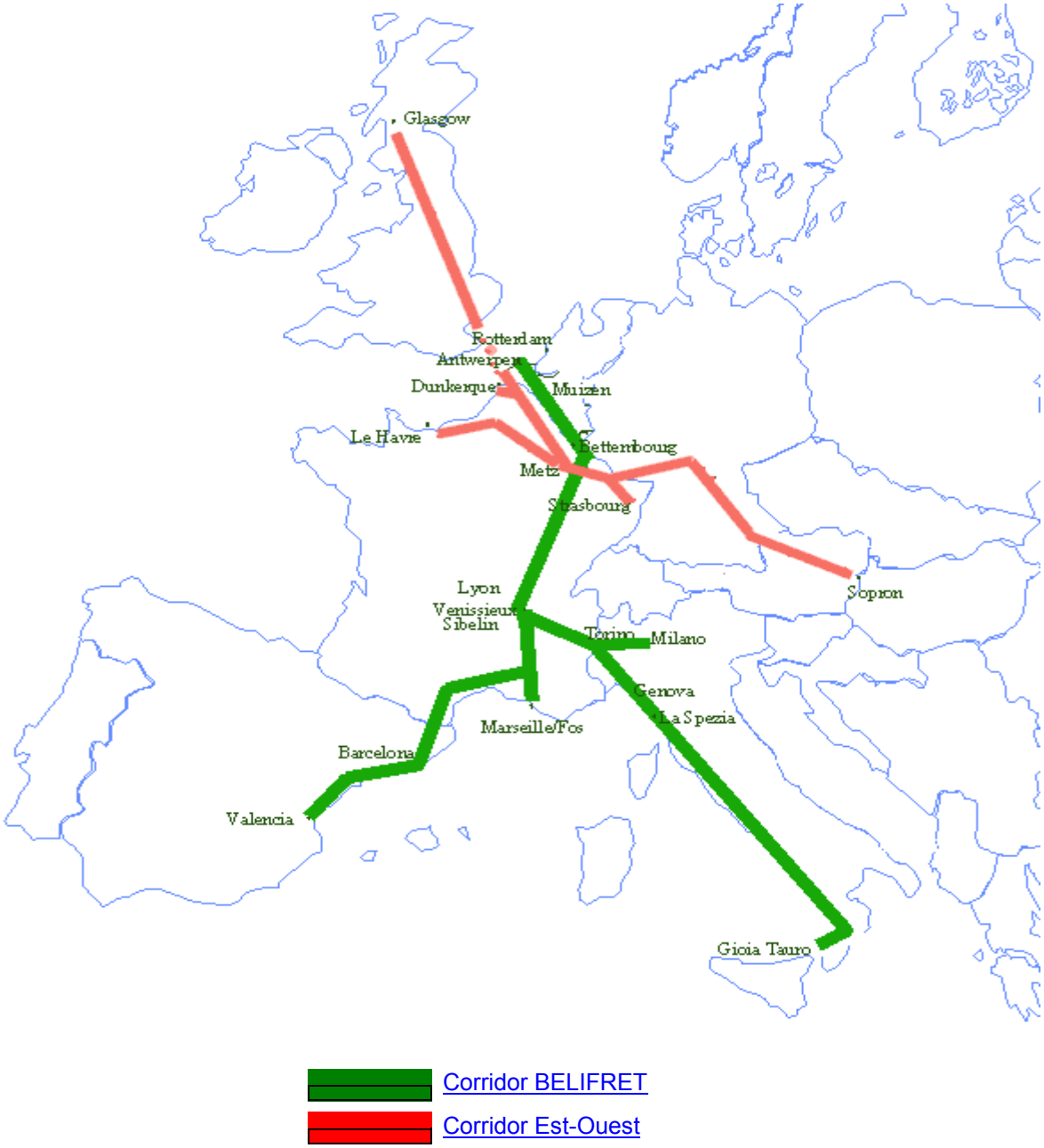
[8] Voir les projets d'investissement énoncés précédemment dans la partie intitulée : "Le fret ferroviaire en Belgique".

plusieurs reach-stackers et châssis... Toutes ces installations seront gérées par Inter Ferry Boats.

La première fonction de la nouvelle gare de triage d'Anvers consistera à assurer le développement du trafic entre les ports d'Anvers, Zeebrugge, Rotterdam et Dunkerque. La seconde fonction sera de gérer le trafic intermodal vers l'hinterland, d'autant plus que la nouvelle gare permettra de dégager certains quais des terminaux portuaires d'Anvers.

D'autre part, le prolongement d'une ligne ferroviaire, qui est en projet sur la rive droite, donnera lieu à une autre liaison avec les Pays-Bas. Le port de Flessingue (Pays-Bas) pourra également profiter de cette ligne, puisqu'il sera alors mieux relié à l'Allemagne.

Carte : Anvers et Muizen au cœur des corridors de fret européens



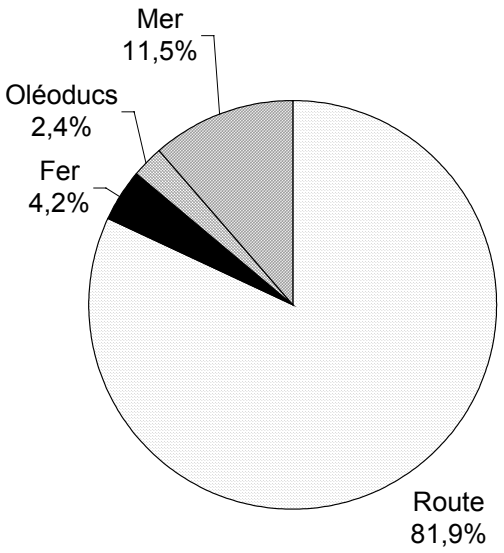
ESPAGNE

1. LE FRET FERROVIAIRE EN ESPAGNE

Situation et évolution du trafic

La part du rail dans le transport de fret intérieur est faible et en perte de vitesse depuis les années 1960. En 1999, elle dépassait à peine 4% (voir graphique, ci-dessous).

Répartition modale du trafic intérieur de marchandises en Espagne 1999 (en tonnes-km)



Source : Ministère des transports (Fomento), Observatorio social del transporte por carretera (décembre 2000).

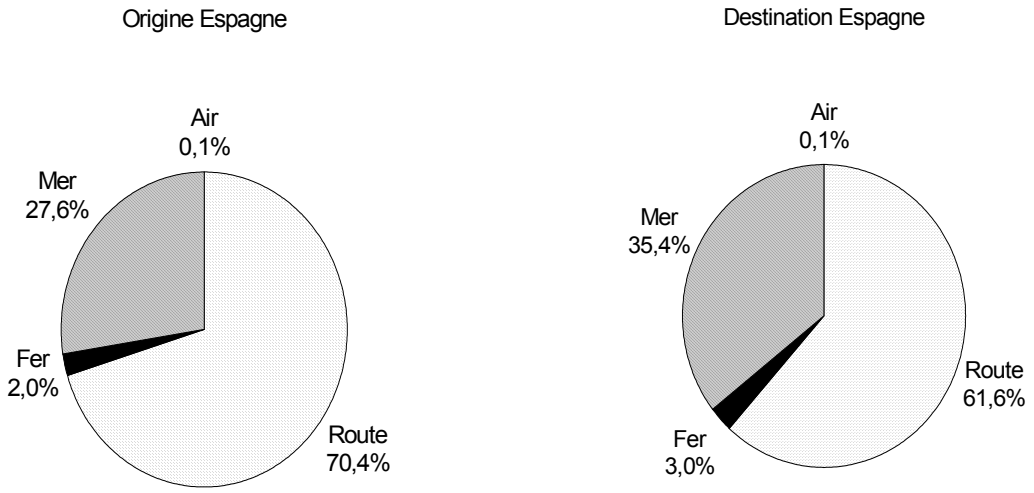
En ce qui concerne le trafic de fret international ayant pour origine ou destination l'Espagne, le transport terrestre a connu une forte hausse reposant essentiellement sur la croissance du trafic routier.

Selon les Douanes espagnoles, la route a connu une croissance annuelle cumulée de 21,5 % entre 1980 et 1990, contre 3,6 % pour le rail. Ces taux de croissance ont ensuite connu un ralentissement entre 1990 et 1998, sans que les proportions entre la route et le rail changent véritablement (+15 % pour le trafic routier, +2,7 % pour le fret ferroviaire).

Analyse des faiblesses du fret ferroviaire

La faible part du rail dans le trafic de fret transfrontalier peut s'expliquer par les différences d'écartement des voies entre le réseau ferroviaire ibérique et le réseau ferroviaire de l'Europe occidentale. Mais elle procède aussi du manque de confiance dans le mode (ou l'opérateur) ferroviaire de la part des chargeurs : les transports de marchandises ayant pour origine l'Espagne sont moins importants que les transports de fret à destination de l'Espagne (voir graphique, ci-dessous). Il en résulte que le développement des alliances entre les opérateurs de transport ferroviaire et les chargeurs constitue actuellement l'axe majeur de la politique fret de la RENFE[9].

Répartition modale du trafic de fret entre l'Espagne et le reste de l'Union Européenne en 1999 (en tonnes)



Source : Ministère des transports (Fomento), Anuario Estadístico (1999)

Les acteurs du fret ferroviaire

• *Organisation générale du secteur ferroviaire*

En Espagne, plusieurs opérateurs interviennent sur le marché du fret ferroviaire. Il existe tout d'abord des opérateurs publics responsables de la gestion de l'infrastructure (RENFE pour le réseau ferroviaire à écartement ibérique, et FEVE, Euskotren, FGC pour le réseau ferroviaire à écartement métrique). De plus, il arrive que des compagnies privées s'occupent de petites voies ferrées à vocation industrielle ou minière (ancienne).

[9] Voir les alliances de la RENFE, ci-après.

Répartition du trafic ferroviaire de marchandises entre les différents opérateurs
(en millions de tonnes.km)

Opérateurs	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
RENFE Cargas (fret)	6.532	7.213	7.380	7.237
RENFE Transport combiné	3.262	3.814	3.936	4.249
FEVE	225,3	336,1	387	442
Euskotren	0,1	1,5	5,4	
FGC	47,7	47,1	30	38,8
Compagnies privées	86,9	75,9	61,2	*68,2
Total	**10.154**	**11.488**	**11.800**	**12.035**

* Chiffre regroupant le trafic des compagnies privées.

• La réorganisation du principal opérateur ferroviaire (la RENFE)

L'entreprise publique RENFE a été divisée en 1992 en « unités d'affaires ». Celles-ci ont une gestion indépendante et sont au nombre de trois en ce qui concerne les services de transport de marchandises : RENFE-Cargas (fret), RENFE-Transport combiné et RENFE-Paquetería (colis), mais cette dernière a été supprimée en 1996 à cause de la concurrence des messageries express. RENFE-Transport combiné est spécialisée dans le transport de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques, contrairement à RENFE-Cargas (fret), qui s'occupe du transport de marchandises non conteneurisées. RENFE-Transport combiné met en circulation 70 trains journaliers sur le territoire espagnol et 34 trains internationaux, à partir de 33 terminaux. Le trafic généré par cette société a progressé de 108% entre 1993 et 1998.

• Les alliances de RENFE-Cargas et RENFE-Transport combiné

RENFE-Transport combiné souhaite faire partie d'un groupe d'intérêt économique (GIE) qui associerait des opérateurs privés de terminaux portuaires. Cela permettrait d'améliorer les liaisons ayant pour origine ou destination les ports maritimes européens.

Quant à RENFE-Cargas (fret), elle a adopté un Plan Stratégique échelonné sur plusieurs années (1999-2003) ; ce plan prévoit la consolidation et l'augmentation des parts de marché de l'entreprise en réalisant des alliances avec des chargeurs et des opérateurs privés. Ainsi, des rapprochements ont été effectués dans différents secteurs, dans une logique de diversification : industrie automobile, sidérurgie, pétrole, grande distribution… Par exemple, RENFE-Cargas (fret) détient 40% des prises de participation de la société Alfil Logistics. De même, un accord a été conclu avec Transfesa au sujet des services de transport d'automobiles : RENFE détient 25% du capital de l'entreprise Pool Ibérico Ferroviario, alors que les 75% restants reviennent à la société Transfesa.

Libéralisation du rail

Le Ministre de l'Equipement et des Transports (Fomento), en application des directives européennes, a lancé le processus de libéralisation des services ferroviaires en Espagne. Cette

libéralisation devrait être plus importante qu'en France, mais moins accentuée qu'au Royaume Uni. De ce fait, les transports de marchandises devront être ouverts à la concurrence dès 2003, tandis que les transports de voyageurs (grandes lignes) dépendront encore à cette date de la RENFE, afin de permettre l'assainissement financier de l'entreprise publique. Il faut noter que les transports de voyageurs sont davantage convoités par les capitaux privés. En ce qui concerne le trafic de fret ferroviaire, les opérateurs potentiels sont peu nombreux ; la SNCF (France) et plusieurs armateurs se disent intéressés.

Cette libéralisation va de pair avec la séparation complète entre les activités relevant de la gestion et celles touchant les infrastructures. Une instance pour la régulation du trafic ferroviaire (sous le contrôle de l'Etat) et une redevance destinée à financer l'exploitation du réseau seront mises en place, ce qui se traduira par l'existence de deux établissements : alors que le GIF est responsable de la gestion et de la réalisation du nouveau réseau, un autre établissement sera chargé de la gestion du réseau existant. La présence de deux sociétés pour la gestion des infrastructures se justifie par les différences existant entre le réseau classique (écartement ibérique) et le réseau à grande vitesse (à écartement UIC).

Bien que la libéralisation n'engendre pas de changements dans la répartition des compétences entre l'Etat et les Communautés autonomes, celles-ci pourront présenter au Gouvernement central des demandes afin de mettre en place de nouveaux services et, le cas échéant, gérer des sillons directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur ferroviaire.

2. LES RÉSEAUX DE FRET FERROVIAIRE ORGANISÉS DEPUIS L'ESPAGNE

Les réseaux TEM et TECO organisés depuis l'Espagne

La société RENFE-Cargas exploite un réseau appelé TEM (Trains Express de Marchandises), qui comporte quatre terminaux favorisant l'intermodalité.

Quant à la société RENFE-Transport combiné, elle organise des liaisons de fret ferroviaire à partir de 33 terminaux. Cela constitue la base du réseau TECO (Trains Express de Conteneurs), qui permet de relier un certain nombre de terminaux à des horaires fixes. De nouvelles formules sont expérimentées à travers l'Europe : le réseau TLD (TECO Larga Distancia) se caractérise par la mise en place de trains transportant des conteneurs sur un parcours supérieur à 700 km. De même, le réseau TMD (TECO Media Distancia) consiste à mettre en circulation plusieurs trains de conteneurs chaque jour ; ces trains relient des pôles multimodaux situés à 300 km de distance.

D'autres projets de transport combiné organisés dans l'Europe du Sud-Ouest

Des projets de transport combiné incluant des opérateurs routiers ont déjà été réalisés, mais ils se sont soldés par des échecs. Les entreprises qui géraient ces réseaux de transport combiné n'ont pas réussi à surmonter les contraintes que la seule société responsable de la gestion des infrastructures et de la traction (la RENFE) leur imposaient.

Deux nouveaux projets de transport combiné entre le rail et la route ont été expérimentés récemment, mais leur développement reste incertain. Ils ont été réalisés dans le cadre du programme PACT de l'Union Européenne, en 1997 et 2001. Le premier projet consistait à mettre en circulation des trains à vocation commerciale entre Valladolid (Espagne) et Douai (France) ; ce réseau, qui avait été mis en place pour Renault, était réalisé en collaboration avec le transporteur routier Olloquiegui. Ainsi, un train exploité par la société Transfesa s'arrêtait à la frontière pyrénéenne pour changer d'écartement. L'autre projet, qui est mis en œuvre actuellement, vise à favoriser le transport frigorifique multimodal (route, rail, mer) ; ce réseau de transport combiné, approuvé en décembre 2000, a lieu entre les îles Canaries et le Maroc d'une part, et la France et l'Allemagne d'autre part ; il fonctionne notamment grâce à la participation de l'opérateur routier Transportes José Carrillo. Ces deux projets de transport combiné emploient la méthode "TransTrailer".

A moyen terme, aucun projet d'autoroute roulante n'est envisagé en Espagne. Cependant, une nouvelle ligne ferroviaire, dont la mise en service est prévue entre 2002 et 2005, permettra de relier rapidement Madrid, Barcelone et la frontière française ; la nouvelle voie ferrée sera équipée de l'écartement standard et sera accessible à de larges gabarits. D'importants trains de marchandises pourront alors circuler, notamment entre Tarragone (Espagne) et Perpignan (France).

A plus long terme, un nouveau corridor nord-sud réservé au transport de marchandises pourrait émerger au centre de la chaîne pyrénéenne ; il comporterait un tunnel et serait exploité suivant le même modèle que le Tunnel sous la Manche. Des études préalables sont actuellement en cours.

FRANCE

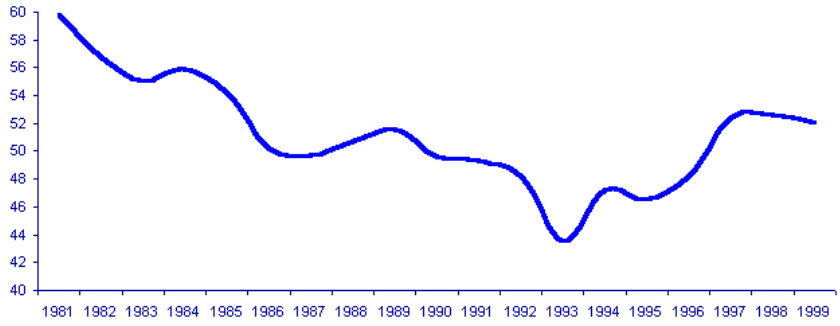
Situation et évolution du trafic

L'activité fret de la Société Nationale de Chemins de Fer (SNCF) a globalement progressé de 15 % entre 1996 et 2000 et est parvenue à reprendre des parts de marché à la route (environ 0,3 %) en 2000 (voir graphiques et tableaux, ci-dessous et page suivante). Après une année 1999 médiocre (-1 %) en raison des grèves et de la saturation des installations, l'année 2000 a renoué avec la croissance ; le volume du trafic ferroviaire de marchandises a dépassé le volume de 1984, malgré les intempéries de la fin 1999 qui ont perturbé le bon fonctionnement du réseau. Le fret ferroviaire a connu une certaine reprise au niveau des trafics (+6,3 %), de même qu'au niveau des tonnages (+5,3 %), entre 1999 et 2000. Les 55,3 milliards de tonnes.km effectués rangent le Fret SNCF au second rang de l'Union Européenne, après l'Allemagne. Les deux piliers de cette nouvelle croissance sont les trafics internationaux, qui passent de 39 % à plus de la moitié des trafics totaux en 2000, et le trafic combiné (un quart des volumes). L'inversion de tendance historique ne permet toutefois pas d'enrayer sérieusement la chute de la part modale du fret ferroviaire, qui se situe aux alentours de 20 % des volumes nationaux transportés. Le niveau de trafic le plus bas a été atteint en 1993 (avec 44 milliards de tonnes-kilomètres).

A ces données, il faut rappeler l'importance des zones de concentration du fret ferroviaire que sont les ports avec 35 % des tonnages privilégiant les trains complets. En revanche la part des wagons isolés ne cesse de reculer. Le trafic ferroviaire s'est donc singulièrement simplifié et s'articule autour de trois marchés : l'international, le pré-acheminement portuaire et l'international.

L'activité fret de la SNCF bénéficie d'une conjoncture favorable alors que les entreprises routières sont confrontées aux problèmes de réduction du temps de travail et à la pénurie relative de main d'œuvre pour une profession souvent décriée. Les salaires et les charges sociales à la hausse (+10 % à partir de 2001) se conjuguent avec une majoration salariale des heures supplémentaires (25 % à partir de 2001 contre 10 % auparavant). Enfin, le recrutement de chauffeurs routiers est rendu plus difficile avec la fin du service militaire où de nombreux appelés passaient un permis poids lourds. Le fret ferroviaire connaît sur le moyen terme une progression moins rapide des coûts de production que la route.

Évolution du fret ferroviaire (en milliards de tonnes-kilomètres)



Source : Ministère des Transports

Évolution des régimes d'acheminement (exprimés en milliards de tonnes-kilomètres)

	1995	1996	1997	1998	1999
Transports conventionnels	35,6	36,4	38,7	39,2	38,8
Transports combinés	11,0	12,2	13,9	13,5	13,3
% Combiné	23,6%	25,3%	26,5%	25,6%	25,5%
TOTAL	46,6	48,3	52,6	52,7	52,1

Source : SNCF et Direction des Transports Terrestres (Màj le 11/01/01)

Évolution du produit moyen du transport terrestre de marchandises
(en % d'une année sur l'autre)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Trafic routier de marchandises (ensemble)	+0,7	+0,8	-3,4	+1,3	+ 1,0	- 0,2	+ 0,4
Trafic ferroviaire (produit moyen de la Tonne-km)	**-5,1**	**-0,3**	**-4,6**	**+1,0**	**- 2,9**	**- 0,2**	**- 1,3**
Trafic fluvial (produit moyen de la Tonne-km)	0,0	-0,6	-2,9	+4,4	+ 4,9	-11,1	+ 6,2

Sources : SNCF, VNF, SES

Contexte politique

La situation du fret est actuellement dominée par deux éléments : le contexte d'ouverture concurrentielle et d'internationalisation des trafics et l'électrochoc de la catastrophe routière du tunnel du Mont Blanc qui a relancé la réflexion sur le rééquilibrage modal. Ce contexte ravive le principe d'un soutien politique fort au rail. Ainsi, l'essor rapide du transport combiné (+ 25 % entre 1995 et 1997) est directement soutenu par les pouvoirs publics qui y voient une alternative souhaitable à la route dans une politique de transport durable. De plus, l'Etat veut favoriser le fret ferroviaire dans le cadre d'une politique axée sur l'aménagement du territoire. Sa crainte est alors de laisser l'ouest du pays à l'écart de la desserte ferroviaire, comme semblent le suggérer les grands projets des schémas multimodaux de services collectifs (Magistrale Eco-Fret sur l'axe Bénélux-Méditerranée).

Le Ministre des transports, Jean-Claude Gayssot, maintient pour 2010 l'objectif de doubler le trafic fret de la SNCF, avec un accent mis sur trois marchés pilotes : l'automobile, la sidérurgie et le transport combiné qui devrait tripler. La croissance modale devrait être de 7 % par an pour respecter les objectifs de 60 milliards de tonnes-km visés en 2002 et les 100 milliards de tonnes-km en 2010. Toutefois, si le rail arrive à maintenir ce rythme, il parviendrait tout juste à conserver le partage modal actuel.

Par ailleurs, 2002 sera pour le ferroviaire l'année de la régionalisation. L'intérêt risque de se reporter assez vite vers le transport de voyageurs pour des raisons de rentabilité et des enjeux de transport local. Parmi les acteurs locaux, la région Nord-Pas de Calais s'est montrée particulièrement active sur la question du fret avec la mise en œuvre de la plate-forme multimodale Delta de Dourges, dont il faut rappeler le caractère unilatéral (la quasi-totalité

des lignes de transport combiné sont orientées vers le sud). La région Nord-Pas de Calais a donc décidé de dépenser 290 millions d'Euros pour se doter d'un outil comparable à celui des régions voisines, belges ou néerlandaises. Cela permet par ailleurs de valoriser le foncier par le biais d'installations logistiques. Les Pyrénées-Orientales ont aussi réalisé d'importants projets autour de la gare de Saint-Charles, premier centre européen de fruits et de légumes. Enfin, les conseils régionaux lorrain et bourguignon sont plus sensibles au développement du ferroutage et seraient prêts à participer au financement de certains projets.

Analyse des faiblesses du fret ferroviaire

Réputés meilleurs que dans d'autres pays, les services ferroviaires de fret sont encore très insatisfaisants. Selon le GIFF (Groupe d'Intérêt du Fret Ferroviaire), 77 % des 242 000 wagons ont respecté les horaires prévus, lors du premier semestre 2000 ; 93 % des trains programmés sont arrivés à l'heure, contre 80 % des trains concertés et seulement 55 % des wagons isolés. Il faut savoir que les trains programmés sont plus nombreux (il y en avait 88 000 entre les mois de janvier et juillet 2000) que les trains concertés ou les wagons isolés, respectivement au nombre de 78 000 et 76 000 pendant le premier semestre 2000. Si le retard moyen d'un train de voyageurs s'établit à 4 ou 5 minutes, le retard moyen d'un train de marchandises est supérieur à 30 minutes. En d'autres termes, il n'est plus du tout dans son sillon original. Ces données traduisent le rôle secondaire occupé par le fret, notamment dans les plans de transport de la SNCF.

Avec le retour de la croissance économique, la demande devient tellement importante qu'elle bloque l'ampleur de la reprise du transport ferroviaire de marchandises. En effet, Le fret ferroviaire souffre aujourd'hui de l'engorgement des voies, de l'insuffisance du matériel, une situation qui a conduit à des dysfonctionnements dommageables. De ce fait, on reproche au fret ferroviaire son manque d'adaptabilité et de fiabilité, qui est de l'ordre de 85 à 95 %, contre 98 % pour la route (*Transports Actualités*, mars 2000). Les observateurs professionnels et les cheminots, très sollicités pour faire face à la hausse des trafics, ont regretté la mauvaise évaluation des besoins et le manque d'anticipation au niveau des investissements… Il semble urgent de conforter la croissance du fret ferroviaire, qui reste encore fragile et peut être interrompue en raison des mouvements sociaux ou du retournement de la conjoncture économique.

Les acteurs du fret ferroviaire

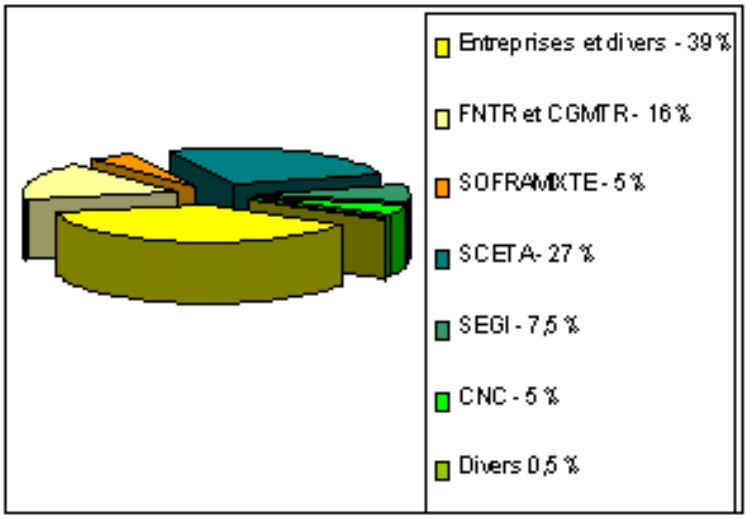
• *Les différents opérateurs et le Groupe d'Intérêt du Fret Ferroviaire (GIFF)*

Le Fret SNCF réalise un chiffre d'affaires de 2,45 milliards d'Euros (1999) contre 3 milliards d'Euros pour Géodis, pôle routier du groupe dans lequel sont unis les services de messagerie Calberson et le Sernam depuis 2000. Le directeur général du fret à la SNCF défend une segmentation commerciale qui prend sa pertinence au sein du projet de gestion par activité de l'entreprise, qui devrait remplacer le système de fonctionnement par métier et zone géographique. Il existe deux principales filiales SNCF dans le fret : la SGW et le groupe STVA. La SGW (Société de Gérance de Wagons de Grande Capacité) loue aux clients des chemins de fer européens les wagons du pool Transvrac qui se compose de SNCF Participations et de grandes sociétés propriétaires de wagons : SIMOTRA, ERMEWA, SOGEWAG, TRANORD, SCRC, CAPCOL, SOLLAC, PONT à MOUSSON, ROY. La SGW achemine annuellement près de 20 millions de tonnes par le train, soit 15 % des

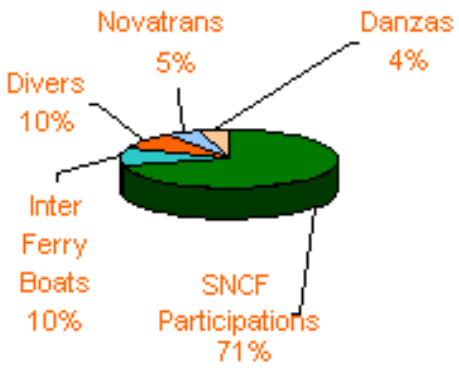
tonnages transportés par la SNCF. Le groupe STVA est une filiale à 67 % du groupe SNCF Participations spécialisée dans la logistique et le transport d'automobiles.

Dans le secteur du transport combiné, il faut distinguer deux acteurs principaux, responsables de la gestion de l'essentiel des chantiers intermodaux : CNC et Novatrans. CNC (Compagnie Nouvelle de Conteneurs) est dominée par la SNCF et est plus tournée vers les activités portuaires (689 000 EVP transportées contre 5200 caisses mobiles en 2000). Novatrans, l'autre référence du secteur, est détenue et gérée par des entreprises routières ; elle est plus orientée vers le trafic terrestre par semi-remorque et caisse mobile. Pourtant, au-delà d'une spécialisation apparente, il existe des liens étroits entre les deux sociétés dans le partage du marché et dans la composition de leur capital respectif (voir schémas, ci-dessous). Les opérateurs privés qui alimentent les chantiers de transport combiné et qui semblent offrir avec leur savoir-faire un bon potentiel de croissance font aujourd'hui l'objet de reprises. Ainsi, l'entreprise Rouch a été reprise par la SNCF pour éviter qu'elle ne passe aux mains de Vivendi, lequel a acquis TAB (transporteur routier) ; l'entreprise TAB est un ancien client de Novatrans qui, depuis l'acquisition de 35 % de son capital par Connex, a mis en place une navette quotidienne entre Paris (port de Bonneuil-sur-Marne) et Milan.

Capital de Novatrans



Capital de CNC



Dans un marché largement structuré par l'offre de la SNCF ou de ses filiales, s'est constitué un ensemble de groupes d'intérêt qui jouent le rôle d'interlocuteurs et de lobbies, rassemblés au sein du GIFF (Groupe d'Intérêt du Fret Ferroviaire). Le GIFF regroupe l'ensemble des clients fret de la SNCF et se compose de plusieurs organisations : l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), les Professionnels du Transport et de la Logistique (TLF), les opérateurs de transport routier du Groupement national du Transport Combiné (GNTC) et l'Association Française des Wagons de Particuliers (AFWP), qui regroupe des loueurs (2/5) et des opérateurs partenaires (3/5). Le parc des wagons des opérateurs privés (construit et exploité par des opérateurs indépendants) représente 59 600 unités, soit 69,3 % des tonnages transportés et 70,5 % des tonnes kilométriques pour une valeur de 4,57 milliards de francs. La position du GIFF vis-à-vis du fret ferroviaire consiste à adopter une attitude critique par rapport aux services offerts, révélateurs d'une productivité stagnante. Les exigences du GIFF expriment le souhait d'une désintégration plus poussée de l'organisation ferroviaire actuelle car la fiabilité du fer nécessite une plus forte autonomie du personnel et du matériel ; le GIFF va jusqu'à avancer l'idée de filialisation, qui doit permettre

une clarification des tarifs (LVDR 16 février 2000). Enfin, les chargeurs souhaiteraient pouvoir louer des sillons directement auprès de RFF pour une traction assurée par la SNCF.

Au-delà des tensions actuelles liées à la reprise du fret ferroviaire, les différents acteurs gardent un point de vue divergent sur l'autonomie de gestion du fret. Selon les chargeurs (GIFF), c'est la formule la plus sûre pour traiter les différents types de trafic sur un pied d'égalité, pour garantir la fiabilité et assurer la transparence tarifaire qu'ils revendiquent. Elle correspondrait pour eux à un signe fort de rénovation, un encouragement à l'investissement. Les cheminots y voient au contraire un premier élément du démembrement de la SNCF, là où les premiers insistent sur la polyvalence des moyens comme synonyme d'intégration et d'efficacité. La position de la direction de la SNCF est sans doute à placer en position intermédiaire, cherchant à renforcer l'indépendance du service fret tout en défendant une politique globale d'entreprise. Cette attitude se rapproche sensiblement de sa position par rapport au libéralisme de la Commission européenne : la coopération plutôt que la concurrence. Saura-t-elle en convaincre les différents partis ?

• La clientèle du fret ferroviaire

Aujourd'hui, 13 800 entreprises sont clientes de Fret-SNCF : sociétés de produits chimiques, d'eaux minérales ou de transformation industrielle... Chaque jour, 1300 trains de marchandises circulent entre les 1800 gares de fret implantées sur tout le territoire français.

Pour l'année 2000, la sidérurgie se distingue avec une croissance de 12 % du trafic, suivie par les granulats et les boissons (dont une part importante d'eaux minérales) et, bien sûr, les chablis de la tempête qui ont bénéficié d'une enveloppe globale de 30,5 millions d'Euros pour leur transport ferroviaire, soit 7,6 Euros à la tonne transportée. Les résultats du trafic d'automobiles souffrent d'une stagnation du marché, ceux du transport combiné n'enregistrent que 5 % de progression par rapport à 1999, loin de la croissance à deux chiffres espérée. Du côté des transports agricoles (céréales et sucre), les chiffres restent stables.

• Une contractualisation des prestations

La contractualisation des prestations se caractérise par l'instauration d'accords "régularité" et par la mise en place d'un système de pénalités.

Le contrat dit « 95/20 », signé pour le transport combiné, pourrait être développé et servir de modèle à l'ensemble du secteur. La SNCF et Novatrans s'engagent à offrir 95 % de régularité sur trois axes majeurs : Paris-Avignon, Paris-Toulouse et Paris-Marseille (retard inférieur à une demi-heure) ; en contrepartie, la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (FNTR) et le Groupement National des Transports Combinés (GNTC) promettent d'augmenter de 20 % le trafic combiné sur ces trois liaisons, ce qui correspondrait à 200 000 tonnes (en 2000). La première réunion du comité a eu lieu le 6 avril 2000 et semblait donner des résultats probants (taux de fiabilité de 94,73 %…).

D'autre part, pour la première fois en Europe, un contrat de service signé par l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret) et la SNCF prévoit un dédommagement des retards : 305 Euros par train arrivé avec plus de deux heures de retard, et 15 Euros par wagon non-acheminé à la date prévue. Ces sommes semblent néanmoins très faibles.

• La stratégie d'internationalisation de la SNCF

Afin de favoriser le trafic de fret ferroviaire, la SNCF souhaite développer son potentiel au niveau européen et au niveau international. La pénétration directe des réseaux étrangers entamerait une guerre ouverte peu rentable avec les autres réseaux et, faute d'avoir les

volumes suffisants pour assurer des liaisons régulières, mieux vaut pouvoir s'appuyer sur des accords de coopération pour bénéficier des effets de volumes sur les lignes massifiées et des effets de hub pour l'éclatement. Ici, les réflexions stratégiques des dirigeants ferroviaires français et les sensibilités des cheminots s'accordent pour la défense du statu quo national. Dans de telles conditions, aucun réseau n'a voulu prendre la responsabilité d'une guerre commerciale ouverte pour le contrôle des tractions sur le territoire voisin. Dans le transport ferroviaire du fret les économies d'échelle qui jouent à plein ont empêché le développement des freeways. Les stratégies de pénétration passent donc par le développement d'une offre de service logistique sur les marchés étrangers. La véritable concurrence repose aujourd'hui sur le terrain de la construction de réseaux commerciaux internationaux et d'une offre logistique, avant de s'exprimer dans le secteur du transport ferroviaire proprement dit.

Ainsi, faute de s'exprimer sur l'activité principale de transport ferroviaire, la concurrence va s'établir sur la logistique et sur les services de terminaux de post- ou de pré-acheminement routier. Dans cette perspective, la SNCF dispose d'un réseau commercial bien étoffé en Europe que lui envient la plupart de ses voisins. La gestion des centres commerciaux SNCF à l'étranger s'est adaptée à la nouvelle situation. Alors qu'ils ont été directement intégrés aux services de l'entreprise nationale pendant longtemps, les centres commerciaux de la SNCF sont appelés à jouer de véritables centres d'organisation et de développement du marché international du fret. Ces centres gagnent une autonomie grandissante selon l'importance du marché : filiales commerciales à Londres (Freight Europe UK), à Milan (Fret Italia), Bruxelles (Fret Benelux) et à Francfort (Fret Deutschland), délégations commerciales à Vienne, Berne et Madrid, agences à Utrecht et Varsovie. Ailleurs, le réseau est complété par des accords de représentation avec Calberson GE. L'entreprise est ainsi implantée sur les principaux points névralgiques de l'Europe ferroviaire qui assurent l'organisation et le suivi local des transports en renforçant une présence active sur les axes à fort potentiel.

Actuellement la SNCF semble envisager deux stratégies d'internationalisation : le développement des accords par marché avec ses homologues étrangers et la mise en place d'une prestation logistique en propre. Les alliances conclues avec des entreprises étrangères permettent d'améliorer le service par le biais d'une structure commune qui offre pour le chargeur l'avantage de l'interlocuteur unique. Les accords par branche que la SNCF développe dans le secteur de la sidérurgie, de la chimie ou de l'agriculture tranchent avec les alliances globales mises en place autour de la DB[10]. S'affranchissant progressivement des accords de partenariat, la SNCF tend à multiplier les installations en propre. Le transport automobile est complété par des prestations annexes de finition et de mise aux normes (contrôle technique, peinture, installation de climatisation...) avec des entreprises en joint-venture (Pologne, Grande-Bretagne). La SNCF envisage de construire à Sevington une plate-forme pour la redistribution des eaux minérales importées. Au débouché britannique du tunnel sous la Manche, le site approvisionné par le rail lui permettrait ensuite de livrer l'ensemble du pays par camion. Les synergies avec les activités logistiques et routières de Géodis-Calberson s'avèrent importantes dans cette perspective. Si les autres réseaux ferroviaires peuvent toujours se rapprocher de partenaires nationaux issus du service public et actifs dans la messagerie, la SNCF, à travers Géodis, est la seule avec la SNCB[11] (ABX) à détenir un contrôle assez direct sur les activités logistiques.

[10] Voir les acteurs du fret ferroviaire dans la partie consacrée à l'Allemagne.
[11] Voir les acteurs du fret ferroviaire dans la partie consacrée à la Belgique.

• le congrès du fret de Poitiers

Au printemps 2000, le congrès du fret de Poitiers a dégagé quatre grands thèmes. Tout d'abord, la SNCF souhaite développer sa "branche fret" en adoptant une stratégie de conquête européenne. Ensuite, elle a décidé d'accorder une plus grande importance aux moyens en matériel et en infrastructure, en vue d'une meilleure efficacité. De plus, la reconfiguration de l'activité Fret doit se traduire par une réorientation de la production sur le service tel qu'il est attendu par le client plutôt qu'à partir d'une simple logique de moyens. Enfin, la dynamisation de la politique des ressources humaines et la rénovation des systèmes d'information doit être privilégiée au sein de la reconfiguration du Fret SNCF.

Libéralisation du rail

La stratégie d'internationalisation de la SNCF est à mettre en parallèle avec l'ouverture à la concurrence des réseaux de fret ferroviaire européens.

Conformément aux directives européennes (directive 91/440…), l'exploitation et la gestion des infrastructures ferroviaires relèvent de deux organismes distincts : Réseau Ferré de France (RFF) est responsable de la gestion des infrastructures ferroviaires, alors que l'exploitation du réseau revient à la SNCF.

La réorganisation du secteur ferroviaire

• Le renouvellement du matériel

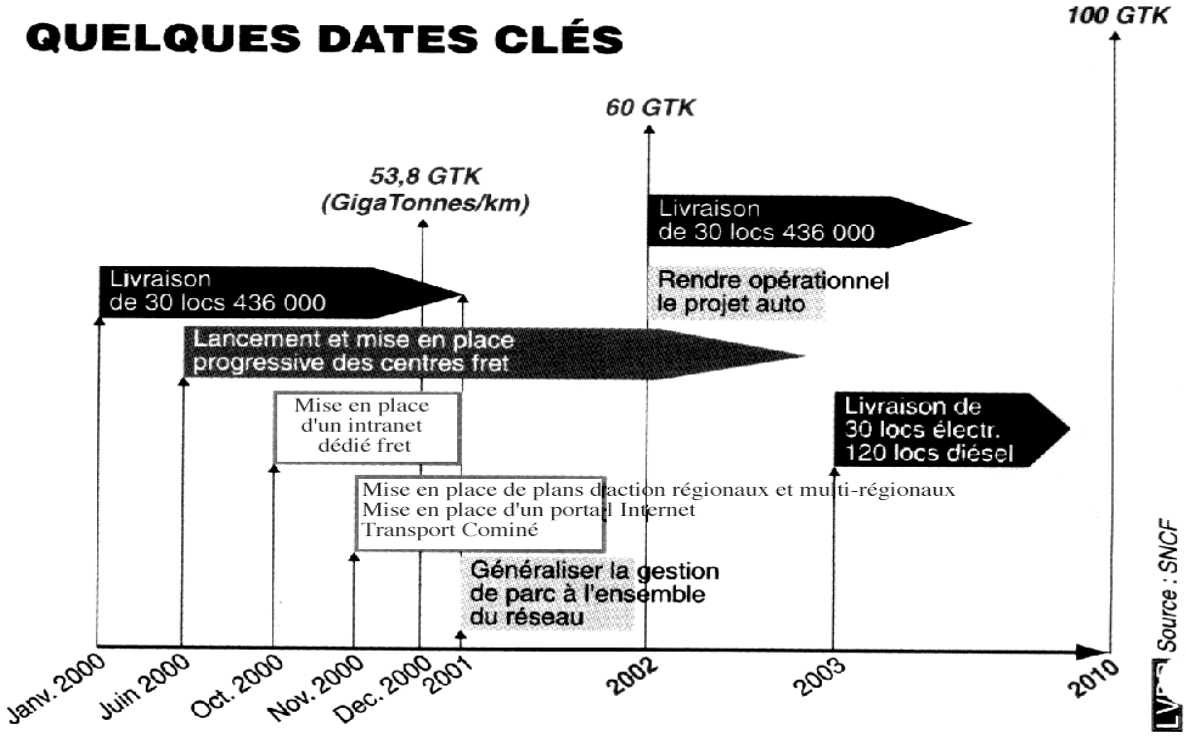
Avec ses 2210 locomotives, auxquelles s'ajoutent 1221 locotracteurs de faible puissance, le parc actuel ne couvre pas les besoins du trafic et n'a cessé de vieillir. L'âge moyen des véhicules est de 27 ans pour les locomotives électriques et de 34 ans pour les engins diesels. Sur l'ensemble du parc, 1800 locomotives sont exclusivement dédiées au fret ainsi que 800 unités appartenant à d'autres activités, mais amenées à tracter des trains de marchandises dans le cadre d'échanges d'assistance. Les coûts de maintenance des locomotives anciennes sont élevés, et leur immobilisation pour entretien, plus fréquente, diminue leur disponibilité. La SNCF veut donc abaisser l'âge moyen du parc pour que le fret gagne en productivité et en rentabilité (voir schéma, page suivante) ; elle ne veut pas suivre la politique d'investissement passée, qui négligeait le renouvellement du matériel : entre 1980 et 2000, ont été construits moins de 500 wagons par an en moyenne, alors qu'il aurait fallu en construire 1500 à 2000 unités chaque année. Il en résulte que la surcapacité de l'offre à partir des années 1970 a conduit au non-renouvellement d'un matériel vieillissant et donc peu performant.

Les entreprises privées (chargeurs et loueurs) perçoivent la nécessité d'investir dans le matériel roulant pour remplacer leurs wagons vieillissants afin de répondre aux besoins de plus en plus nombreux. Pour faire face à une demande croissante, de nouveaux acteurs sont apparus. Ainsi, dans l'activité de location de wagons est désormais présent un opérateur allemand AAE (Ahaus Alstatter Eisenbahn) et pourrait s'établir sur le marché national durablement. L'entreprise d'Outre-Rhin compte parmi ses clients français la Seita, les Eaux d'Evian.

La SNCF a passé d'importantes commandes de motrices pour 1,2 milliard d'Euros. Celles-ci portent sur l'acquisition de 604 locomotives (480 électriques et 124 diesels) qui seront livrées pour le trafic de marchandises entre 2001 et 2006, parmi lesquelles la première

locomotive électrique Fret. Dans l'attente des livraisons qui devraient débuter de manière significative à partir de 2002, le Fret SNCF doit gérer la pénurie de moyens et peut avoir recours ponctuellement à la location. Pour la première fois depuis les années 1970, de nouvelles motrices diesel permettent une plus grande souplesse par l'emprunt de voies alternatives, correspondant à des voies secondaires non électrifiées. D'autre part, France Wagons, filiale de la SNCF s'engage sur la période 2000-2002 dans un programme d'acquisition et de transformation de 4000 wagons. Le renouvellement du parc permet aussi d'améliorer de 10% son rendement en élevant sa capacité de transport par unité à 100 tonnes, contre 90 tonnes aujourd'hui. En outre, la mise en service du frein électronique sur les locomotives, dès 2002, permettra d'augmenter la longueur des trains et le tonnage ainsi transporté tout en optimisant l'utilisation de chaque sillon.

À partir de l'été 2001, 80 % des locomotives du Fret devraient être équipées de matériel GPS/GSM (Global Positioning System) pour 7,6 millions d'Euros, puis ce sera au tour des wagons. 6000 véhicules roulants disposent aujourd'hui du procédé d'Identification Automatique des Véhicules (IAV). L'ensemble du parc concerné devrait être porté aux normes IAV en deux ans. La filiale France Wagons, qui fonctionne comme une centrale d'achat, équipera son matériel et sera à même de fournir les badges aux filiales du groupe SNCF (STVA, SGW, CTC…), voire aux propriétaires des wagons de particuliers. Le système de géopositionnement est devenu un outil indispensable à la gestion logistique, aussi bien pour l'amélioration de la gestion du parc de véhicules et de la programmation des services du prestataire. La traçabilité du fret correspond à une demande très forte de la part des chargeurs ferroviaires. Ces derniers veulent en effet connaître en temps réel le positionnement de leurs wagons, les heures de départ et d'arrivée et pouvoir en suivre l'acheminement jusqu'au moment de la livraison.



• *La réorganisation du système d'exploitation*

Les procédures d'exploitation ont trop peu évolué depuis trente ans ; elles commencent à être réexaminées aujourd'hui car le trafic de transit de marchandises se heurte à un trafic de voyageurs grandissant, en particulier dans les zones les plus denses (Nord de la France, Ile-de-France, région lyonnaise, couloir Nîmes-Montpellier). Par conséquent, la politique de développement du fret ferroviaire doit faire face à la saturation des infrastructures.

Tout en modernisant ou en remplaçant le matériel existant, il est nécessaire d'établir une refonte globale des plans de transport. L'ensemble de la gestion opérationnelle doit transformer le mode d'organisation et la façon de travailler des opérateurs afin d'accroître la capacité à réseau constant. Mais la remise à plat du graphique des circulations suppose une analyse complexe, car la réflexion sur l'ensemble de la circulation nécessitera de longues concertations. Dans certains cas, accroître les débits nécessite d'aligner sur certains tronçons les vitesses des trains de voyageurs sur des convois plus lents, ce qui permet d'assurer une capacité maximale de l'infrastructure grâce à une vitesse commune. Mais sur des tronçons courts, il ne s'agit pas de perdre de la clientèle voyageurs… Ainsi la réduction de 3 à 4 minutes des trains de voyageurs de la partie la plus chargée de la zone de Nîmes-Montpellier permet de dégager des sillons supplémentaires particulièrement précieux.

En outre, il faut modifier radicalement la méthode qui consistait à accorder la priorité absolue aux trafics voyageurs en bannissant les anciennes pratiques de discrimination à l'égard du fret. En cas de panne, on enlevait au convoi de fret sa locomotive ou son conducteur ; de plus, on accordait la priorité de circulation aux transports collectifs en cas de simple retard.

Le réseau de fret ferroviaire

• *L'organisation du réseau intérieur*

Le transport de marchandises ferroviaire est fondé sur la massification des trafics entre 19 hubs ferroviaires principaux. L'armature du système est constituée par les trains d'axe qui dès lors que le volume le justifie sont acheminés directement entre deux chantiers combinés, en général en " saut de nuit " (fin après midi/lendemain matin), à 120, 140, voire 160 km/h. Certaines gares de premier rang jouent un rôle majeur dans la concentration des trafics, il s'agit de points de concentration supérieurs des flux, les points nodaux**,** assurant le regroupement et la recomposition de trains en provenance et à destination des différents chantiers. Ils organisent ainsi les réseaux de transport en étoile. Aujourd'hui trois points nodaux majeurs existent : tout d'abord, le Point Nodal Ile de France (PNIF), mis en place pour le compte de la CNC à Villeneuve Saint Georges, dessert 40 chantiers en France et à l'étranger ; il traite 185 000 wagons chaque année. Quant au Point Nodal Européen (PNEU), il a été mis en service pour le compte d'Intercontainer à Metz-Sablon et traite 150 000 wagons par an. Un autre point nodal est organisé à partir de la ville de Lyon (Sibelin).

• *Le hub de Metz et le réseau "Quality Net"*

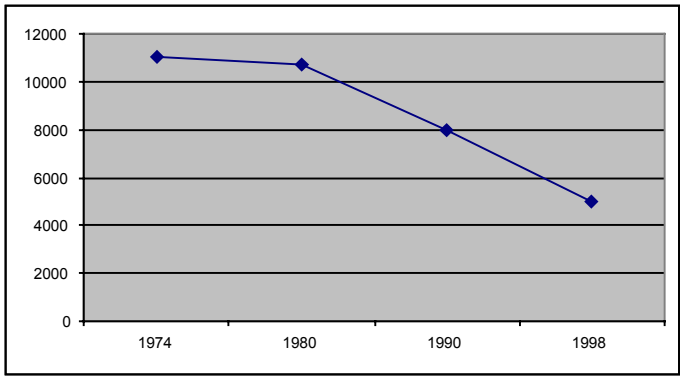
Les ports d'Anvers et de Zeebrugge sont reliés à Milan par des trains unitaires. A Milan, le réseau "Sogemar" redistribue les conteneurs à travers l'Italie. Ce réseau fait partie intégrante du réseau européen appelé "Quality Net", dont le hub se situe à Metz. C'est la compagnie de transport combiné international Intercontainer - Interfrigo qui organise le réseau "Quality Net" en achetant des services de transport aux compagnies ferroviaires

concernées. La gare de triage de Metz fonctionne comme un hub, une place centrale qui permet de redistribuer les wagons vers différentes destinations internationales. Les opérations du hub de Metz sont contrôlées par la SNCF (voir carte, page suivante, ainsi que le site Internet du Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement).

• Les infrastructures privées et les embranchements

Les infrastructures ferroviaires privées sont très marginales. Elles jouent toutefois un rôle important d'interface entre les chargeurs industriels et la SNCF, puisqu'elles permettent un accès direct au réseau. Or les Installations Terminales Embranchées (ITE) qui acheminent plus de 80 % du fret ferroviaire sont en baisse constante depuis une vingtaine d'années (voir graphique, ci-dessous). Les vagues promesses d'aides n'ont pas permis de compenser les coûts effectifs de remise à niveau.

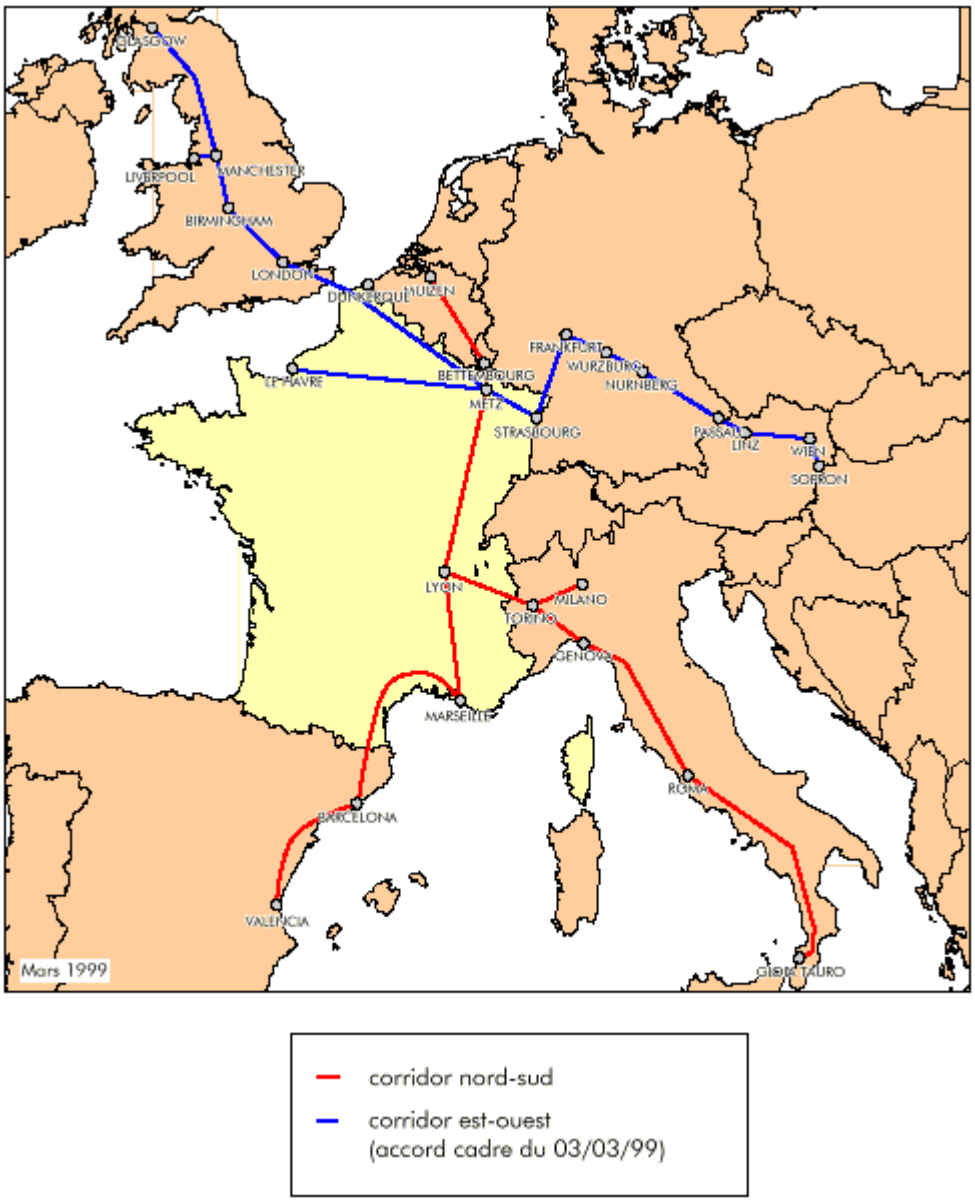
Évolution du nombre d'embranchements particuliers en France



Source : SNCF

Aujourd'hui la lutte pour la maîtrise des embranchements publics est passée sur le devant de la scène : la SNCF et Connex (ex-CGEA) se livrent une bataille encore très discrète pour le contrôle des terminaux industriels embranchés privés, à travers leurs filiales. L'intérêt se porte surtout dans la perspective d'une ouverture effective des opérateurs sur le réseau ferré. VFLI (Voies ferrées locales et industrielles), filiale à 100 % de SNCF Participations, a été créée en 1998 et gère aujourd'hui 500 km de lignes. L'entreprise, qui contrôle 65 % des CFD industries (Chemins de fer départementaux), est surtout active dans la construction et l'entretien de matériel pour CA 2000 : 76 millions de francs, dont 60 millions pour la location de matériel et 16 millions pour la gestion des lignes. CFTA, son challenger, est une filiale de Connex active dans le domaine du fret, sur des lignes sous-traitées par la SNCF (Nivernais, Provins ou Bretagne). Son importance a surtout crû avec le rachat en 1995 de Socorail, présent sur une trentaine de sites industriels (40 millions de francs de chiffre d'affaire).

La concurrence entre les groupes VFLI et CFTA s'est ranimée lors de l'annonce de la vente des 200 km de voies des Houillères du Bassin Lorrain (HBL), le plus grand réseau privé de France. Réalisant actuellement 22,9 Millions d'Euros de chiffre d'affaires annuel en transportant 5 millions de tonnes de charbon, le réseau des Houillères du Bassin Lorrain regroupe en son sein 45 lignes électrifiées (dont la plus importante relie Creutzwald à Forbach), trois gares de triage, ainsi que l'ensemble du matériel de traction et du potentiel de fret des entreprises sous-embranchées. La position géographique du site d'implantation de cet outil en fait un enjeu de choix, tant pour le développement de la route roulante que pour la constitution potentielle d'un hub ferroviaire européen.



Carte : le hub de Metz et les corridors de fret européens

Le financement du fret ferroviaire à travers les subventions

Jusqu'en 1997, le budget de l'Etat ne prévoyait pas de ligne budgétaire pour contribuer au financement des investissements ferroviaires. Ceux-ci étaient pris en charge par le budget de la SNCF, notamment par le biais de l'endettement. Il faut rappeler que pour le mode ferroviaire, l'essentiel de l'investissement a bénéficié aux LGV, négligeant complètement les investissements liés au fret.

À partir de 1995, l'Etat a décidé d'allouer, comme en Italie ou en Allemagne, d'importantes subventions : 45,7 millions d'Euros en 1998 ; 76,2 millions d'Euros en 1999 ; 94,5 millions d'Euros en 2000. L'importance croissante de ces subventions pour amorcer un trafic réputé non rentable prend des proportions qui ont vite alerté la concurrence. Adressées par Bruxelles, les critiques portent sur deux points : le montant et les attributaires des

subventions. L'affectation des sommes est peu transparente, du fait de l'absence d'une comptabilité propre au combiné. L'essentiel des sommes reviendrait ainsi au pôle SNCF, alors que Novatrans ne touche que 1,5 millions d'Euros et que rien n'est prévu pour l'opérateur privé TAB ! Une partie des montants ne concernerait en aucune façon le transport combiné, puisqu'il servirait à financer la réduction du temps de travail des cheminots (LVDR 25 octobre 2000, p.13).

Les investissements

• *Projets d'investissement*

Les nouveaux projets d'infrastructure accordent une place plus importante au fret ; ainsi, la mise en œuvre des ouvrages d'art pour la traversée des Alpes s'articule étroitement avec le principe de la route roulante dont le principe est déjà appliqué par Modane et sera étendu par la mise aux normes du tunnel du Mont-Cenis (2002-2003).

Par ailleurs, la technique du Modalohr pourrait être employée plus souvent : ce système de ferroutage qui repose sur le principe d'un wagon surbaissé et pivotant pourrait être adopté sur certains axes très empruntés. Un accord de lancement exclusif a été passé entre l'entreprise qui a développé le prototype et la Compagnie Nouvelle de Conteneurs (CNC). Un tel système permettrait de supprimer des installations spécifiques, comme les chantiers de transbordement. La première navette ferroviaire devrait voir le jour d'ici 2003-2004 en collaboration avec la SNCF et RFF (Réseau Ferré de France).

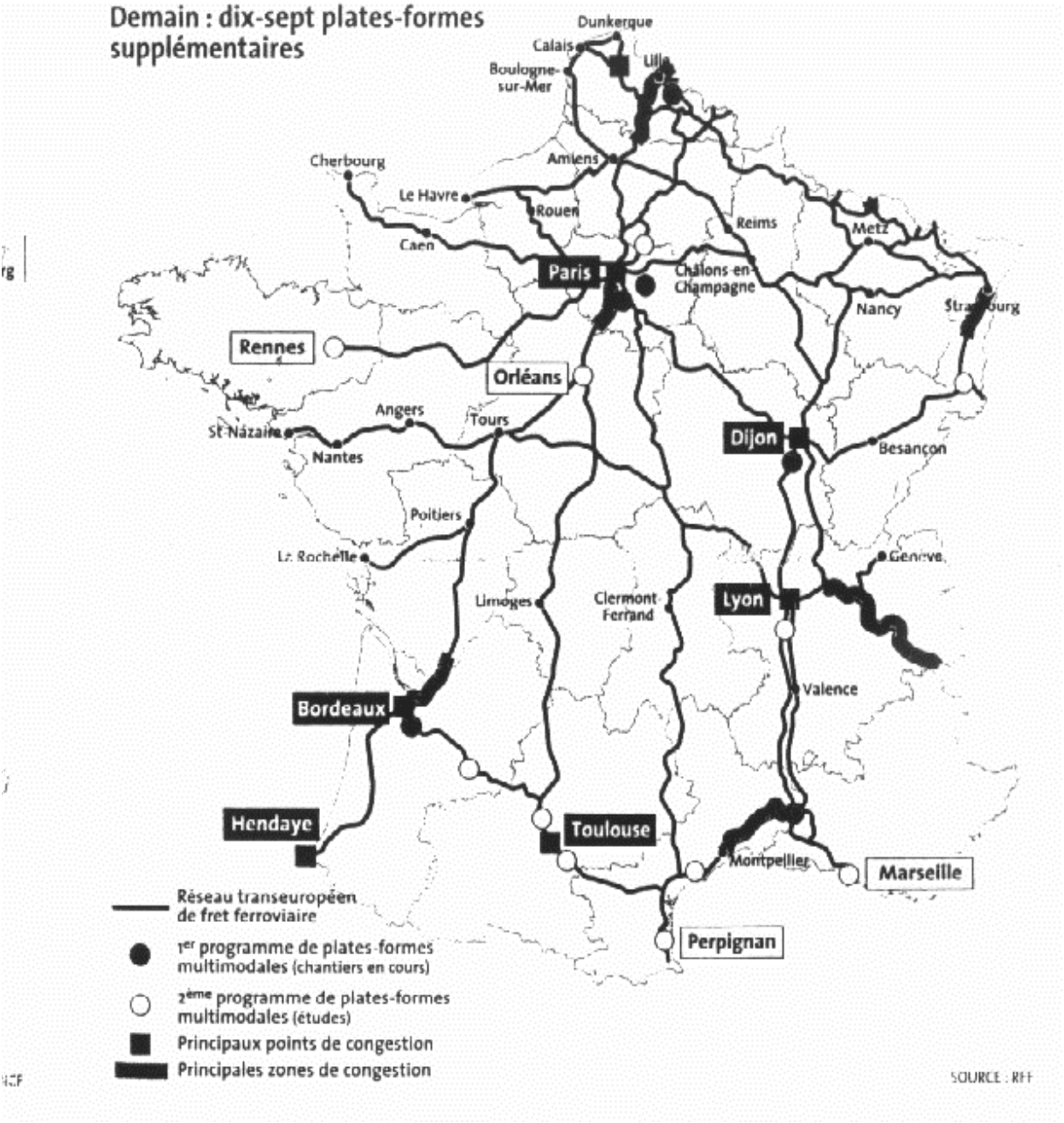
• *Echelonnement des investissements*

De 1980 à 1998, les investissements en infrastructures de transport se sont montés à 297,4 milliards de francs pour le rail (soit 19,4 % du total), contre 1 000 milliards de francs pour les routes et les autoroutes (soit 65,4 % de l'ensemble des investissements en infrastructures de transport). Au cours du Colloque Avenir Transports tenu en juin 2000, M. de Tréglodé, Directeur de la stratégie et du développement de Réseau Ferré de France, distingue trois catégories de mesures d'investissement selon l'échelle temporelle de l'intervention : les mesures de court terme, de moyen terme et de long terme.

Les mesures de court terme, d'une durée de deux à trois ans, visent à améliorer l'attribution des sillons assurant une priorité au fret sur certaines lignes ferroviaires. On peut alors énumérer quatre catégories distinctes au sein du réseau actuel : les lignes à priorité voyageurs, essentiellement les LGV, les lignes à priorité fret, les lignes à priorité partagées (en fonction des plages horaires), et les lignes sans priorité.

Les mesures de moyen terme, échelonnées sur cinq ou six ans, recouvrent des actions qui sont déjà programmées et concernent des investissements d'infrastructures qui ne sont pas trop lourds (de quelques dizaines à quelques centaines de millions de francs). Il s'agit d'installations terminales embranchées, des chantiers de transport combiné, et de quelques itinéraires de contournement qui permettent d'élargir l'offre de sillons. Dans ce contexte, RFF remet en service et modernise les anciennes lignes désaffectées ou peu utilisées à des fins de délestage des grandes lignes (Clermont-Ferrand-Béziers, Bourg-en-Bresse-Genève, Pau-Canfranc…) ; il concentre ses efforts sur cinq axes considérés comme prioritaires : Dunkerque-Creil, Dunkerque-Thionville, Thionville-Marseille, Le Havre-Metz et Marseille-Toulouse.

Les mesures à long terme (dix ou quinze ans) portent sur des investissements de grande ampleur qui dépassent le milliard de francs, tels que le contournement de Nîmes-Montpellier qui voit passer 240 trains par jour, la ligne Perpignan-Figueiras (de l'ordre de 4 milliards de francs) ou la ligne Lyon-Turin (plusieurs dizaines de milliards de francs). RFF veut supprimer les points noirs du fret autour des grandes agglomérations particulièrement sollicitées : Lille, Bordeaux, Lyon et Paris. Par exemple, le Contrat de Plan État-Région 2000-2006 prévoit la construction, pour 50 millions d'Euros, d'une troisième voie sur la ligne Sucy-Bonneuil et Valenton, et des investissements sur plusieurs lignes comme Massy-Valenton et Stains-Bobigny. D'autre part, de nouvelles plates-formes multimodales viendront s'ajouter aux cinq déjà existantes (voir carte, ci-dessous).



GRECE

Situation et évolution du trafic

La part du fret ferroviaire en Grèce reste très limitée, puisqu'elle représente environ 2% du trafic terrestre de marchandises. En volume, le trafic ferroviaire annuel représente plus de 3 millions de tonnes et près de 317 millions de tonnes-km (données 2000). Le trafic de transit, qui concerne essentiellement le commerce extérieur des pays des Balkans (par le biais du port de Thessalonique), représente plus de 60% du trafic total exprimé en tonnes, tandis que le trafic national dépasse à peine 10%. Le trafic de conteneurs est limité ; il est concentré sur l'axe Sopron-Thessalonique-Athènes.

Analyse des faiblesses du fret ferroviaire

En Grèce, l'échec du fret ferroviaire résulte de plusieurs facteurs géographiques, politiques et économiques.

• L'héritage du réseau ferroviaire grec et l'importance du site géographique

La Grèce est un pays très montagneux, si bien que le relief n'a pas permis dans le passé le développement d'un réseau ferroviaire dense. La forme du réseau reste essentiellement linéaire, ce qui réduit considérablement la possibilité d'une couverture territoriale homogène. De plus, l'écartement des rails du réseau principal de la Grèce (1,435 m) diffère de celui du Péloponnèse (1,000 m) : le passage d'un de ces réseaux à un autre nécessite des opérations de transbordement. Cette contrainte réduit la réponse à une demande potentielle sur l'axe Peloponnèse-Grèce du Nord. L'axe central du pays, qui relie Athènes à Thessalonique et la frontière nord, concentre pratiquement toute la demande sur le marché de fret.

• L'environnement géopolitique

L'absence de continuité terrestre avec les autres pays de l'Union Européenne constitue un handicap pour le développement du fret ferroviaire en Grèce. En effet, le commerce extérieur est traditionnellement orienté vers les pays de l'Europe occidentale et centrale, dont l'accès ferroviaire suppose la traversée de l'ex-Yougoslavie. Il faut alors changer de locomotive, et acheminer des trains en fonction des plans horaires de chaque pays. En outre, des opérations de contrôle sont régulièrement effectuées par les douaniers. De ce fait, le temps de parcours est rallongé, d'autant plus que la probabilité des incidents imprévus pendant le parcours est plus importante.

Les guerres impliquant les différentes régions de l'ex-Yougoslavie depuis la fin des années 1980 ont détourné une grande partie du trafic de fret vers l'axe Adriatique, entre la Grèce et l'Italie. Les armateurs ont profité de ce détournement "obligé" ; ils ont beaucoup investi dans la flotte, pour améliorer la qualité de service des transports maritimes (fréquence, vitesse, capacité, confort, fiabilité …). Les sociétés de chemin de fer auront beaucoup de mal à regagner les parts de marché perdues. Ainsi, l'OSE (Chemins de fer grecs) préfère accorder la priorité au transport de passagers.

• Une demande insuffisante

Le ratio export-import en Grèce est de un sur quatre, si bien que le fret ferroviaire international ne permet pas aux entreprises de transport une productivité satisfaisante. En effet, le taux de remplissage des trains grecs de marchandises à leur retour n'est pas assez élevé, ce qui engendre une tarification souvent peu intéressante pour les clients éventuels (du trajet aller).

Les acteurs du fret ferroviaire

La Société Nationale des Chemins de Fer (OSE) va bientôt créer une filiale ayant pour activité exclusive le transport de marchandises, visant à augmenter la part du fret ferroviaire. Ainsi, une nouvelle structure, plus flexible, pourra mieux évaluer les besoins du marché et mettre en place de nouveaux services plus attractifs.

La clientèle des Chemins de Fer ne dépasse pas 60 entreprises, dont les 6 plus grandes assurent près de 90% du trafic exprimé en tonnes.

Libéralisation du rail

Plusieurs directives européennes, telles que la directive 2000/14, définissent ou concrétisent le mode de fonctionnement du transport ferroviaire. Ainsi, la directive 2000/12 complète la directive 91/440 sur la séparation de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation ; de même, la directive 2000/13 reconsidère certains aspects de la directive 95/18 en ce qui concerne l'accès aux infrastructures, la sécurité, les charges… Toutes ces directives européennes seront bientôt transposées dans la législation nationale.

Les Chemins de Fer grecs seront dans une situation intermédiaire jusqu'en 2007. La Société Nationale des Chemins de Fer (OSE) sera responsable de la traction, sur la base de contrats de prestation conclus avec les usagers. L'ouverture du marché à des opérateurs privés sera possible dès 2007. Ceux-ci sont très réticents quant à la viabilité d'un éventuel investissement dans le transport ferroviaire, en raison des facteurs géographiques, opérationnels, commerciaux et politiques évoqués précédemment.

Les projets d'investissement

Un processus de modernisation des chemins de fer s'amorce en Grèce. Certaines initiatives ont déjà été prises, tant au niveau des infrastructures qu'au niveau de la gestion. D'autres restent à réaliser.

Un projet important de modernisation de l'infrastructure ferroviaire existante est en cours. Il est axé sur la modernisation des voies et sur la création de doubles voies tout au long du réseau. En outre, le tracé sera amélioré en certains endroits, et l'axe central Patras-Athènes-Thessalonique-Grèce du nord sera électrifié. Ces travaux doivent permettre aux trains d'aller beaucoup plus vite (240 km/h), tout en assurant une meilleure sécurité. Cela devrait avoir une influence sur la demande.

La réalisation de nouvelles voies ferrées est prévue dans le cadre de l'application du Plan Stratégique (Troisième Cadre Communautaire de Support). Ainsi, la ligne Igoumenitsa-Volos facilitera l'intégration de la Grèce de l'Ouest dans le réseau.

L'intégration du réseau grec au RTEFF (Réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire)

En décembre 1999, le Conseil des ministres des transports européen s'est prononcé en faveur de la proposition française visant à ouvrir de grands corridors de fret ferroviaire à travers l'Europe, pour constituer le Réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire (RTEFF). Ainsi, en application de la directive européenne 91/440, un certain nombre de grandes lignes seront rendues accessibles aux différents opérateurs nationaux et internationaux.

En Grèce, le RTEFF intègrera la ligne ferroviaire reliant le Pirée, Athènes, Thessalonique et Idomeni (frontière nord). Cette ligne, qui est en cours de modernisation, offrira de nouvelles opportunités pour le transport ferroviaire international.

La complémentarité entre le fret ferroviaire et le transport maritime : une stratégie à développer

La prise de conscience de la nécessité d'un rapprochement entre le maritime et le ferroviaire a amené les Chemins de Fer grecs à développer un projet qui consiste à créer des voies ferrées depuis certains ports et à améliorer les "interfaces", c'est-à-dire les terminaux existants. Ce projet a déjà été réalisé dans les ports de Thessalonique (le "6ème quai"), d'Alexandroupolis et du Pirée à Ikonio. Le terminal conteneurs du Pirée a fait l'objet d'un autre grand projet, celui de la plate-forme ferroviaire de Thriassio, qui vise notamment à intégrer les réseaux du Peloponnèse avec ceux du reste du pays (problème de différence des écartements). La plate-forme ferroviaire de Thriassio, située à la périphérie d'Athènes, constituera le principal hub ferroviaire du pays, offrant ainsi des conditions favorables au développement d'une zone logistique plus large. Des accords commerciaux ont été conclus entre les Chemins de Fer et les Autorités Portuaires à cette fin.

En définitive, la situation géographique, qui a facilité le développement du transport maritime, et le dynamisme du cabotage national et international définissent en grande partie l'avenir du fret ferroviaire en Grèce. Celui-ci devra être axé sur la complémentarité entre la mer et le rail : au-delà des travaux relatifs à l'amélioration des infrastructures, une nouvelle culture logistique devra émerger. Les lignes ferroviaires desservant les ports devront être intégrées dans la politique de gestion du transport de marchandises à haute valeur ajoutée, en fonction des besoins. Les grands ports maritimes pourront ainsi générer un trafic de fret ferroviaire important, afin d'acheminer rapidement les marchandises vers l'arrière pays (hinterland). Aujourd'hui, on ne dénombre que trois grands ports grecs reliés au réseau ferroviaire (Thessalonique, Volos, Alexandroupolis), ce qui réduit le potentiel du trafic ferroviaire.

ITALIE

1. LE FRET FERROVIAIRE EN ITALIE

Situation et évolution du trafic

En 2000, la Division Cargo de Trenitalia, la principale société de fret ferroviaire en Italie, a transporté 90 382 000 tonnes de marchandises (+ 5,8% par rapport à 1999), soit 25,535 milliards de tonnes-km (+ 4,5% par rapport à 1999), ce qui constitue un record pour la décennie 1990-2000. Le taux de croissance le plus élevé a été enregistré dans la filière " bois et papier" (+ 15,5%), tandis que le transport ferroviaire d'automobiles a reculé de 5,4%. Au niveau du trafic transalpin, le nombre de wagons de marchandises a augmenté de 12% dans le passage du Brenner et de 9% dans le passage de Chiasso ; toutefois, le volume du trafic de fret ferroviaire reste plus élevé à Chiasso. Le trafic continue de reculer à Modane, la deuxième place après Chiasso par ordre d'importance. Il faut savoir que Modane se situait au premier rang des centres de fret ferroviaire en 1997.

Contexte politique

Le Comité Interministériel pour la Programmation Economique (CIPE) et le Parlement ont approuvé le Plan général des transports et de la logistique en 2000. Ce plan prévoit d'accorder 25 milliards d'Euros au financement des infrastructures, dont une grande partie est destinée au fret (itinéraires alternatifs, terminaux...).

Dans le Plan Général des Transports, le transport combiné (rail-route) est considéré comme une priorité, étant donné qu'il participe au développement durable, à la décongestion du réseau routier, à la réduction du déséquilibre existant entre le nord et le sud... Un soutien financier de la part de l'Etat a été envisagé, notamment en ce qui concerne le prix des sillons.

Les acteurs du fret ferroviaire

• Les sociétés de transport de fret ferroviaire et leurs relations avec l'Etat

Parmi les sociétés de transport de fret ferroviaire, on distingue la Rail Traction Company (RTC), une compagnie dont les principaux actionnaires sont la STC (40% des parts), la Ferrotranviaria spa (20% des actions) et Fercam (10% du capital). Alors que Fercam constitue une entreprise de transport implantée dans le Tyrol du Sud (région de Trentino-Alto Adige), Ferrotranviaria spa est la société de chemin de fer qui exploite la ligne Bari-Barletta (région de Pouilles, dans le Sud de l'Italie). Il est intéressant de noter que la compagnie STC, qui est responsable de l'Autoroute du Brenner, souhaite diversifier ses investissements en faveur du rail.

Les rapports entre l'Etat et les sociétés de chemin de fer en Italie sont régis par deux actes officiels: le Contrat de Programme, et la Concession de l'Etat pour la gestion des

infrastructures et la maintenance. Cette concession était auparavant étendue aux services de transport. Quant au Contrat de Programme, il définit le rôle et les fonctions des sociétés de chemin de fer ; il détermine les secteurs d'activités soumis à des obligations de service public et fixe les orientations, c'est-à-dire la stratégie à suivre, en matière de gestion, de comptabilité et de programmation des investissements.

• La clientèle du fret ferroviaire

Le taux de concentration de la clientèle est assez élevé : 67% du chiffre d'affaires des entreprises de fret ferroviaire a pour origine les 50 principaux clients ; le reste est réparti entre 2930 clients. En ce qui concerne le trafic international, 72% du chiffre d'affaires est réalisé grâce aux importations (et donc 28% grâce aux exportations) ; le déséquilibre est donc fort.

• La réorganisation du principal opérateur ferroviaire (les FS)

Depuis 2000, l'entreprise Ferrovie dello Stato (FS) est obligée de dissocier les activités liées à l'exploitation, qui sont regroupées au sein de la société Trenitalia Spa, et les activités liées aux infrastructures, qui sont confiées à la Division Infrastructure des Ferrovie dello Stato. La société Trenitalia Spa est divisée en trois branches : trafic passagers longue distance, trafic régional et trafic de marchandises. La division fret revient à la société Trenitalia Cargo (voir schéma, page suivante). Le Ministère du Trésor reste le propriétaire de la société Ferrovie dello Stato.

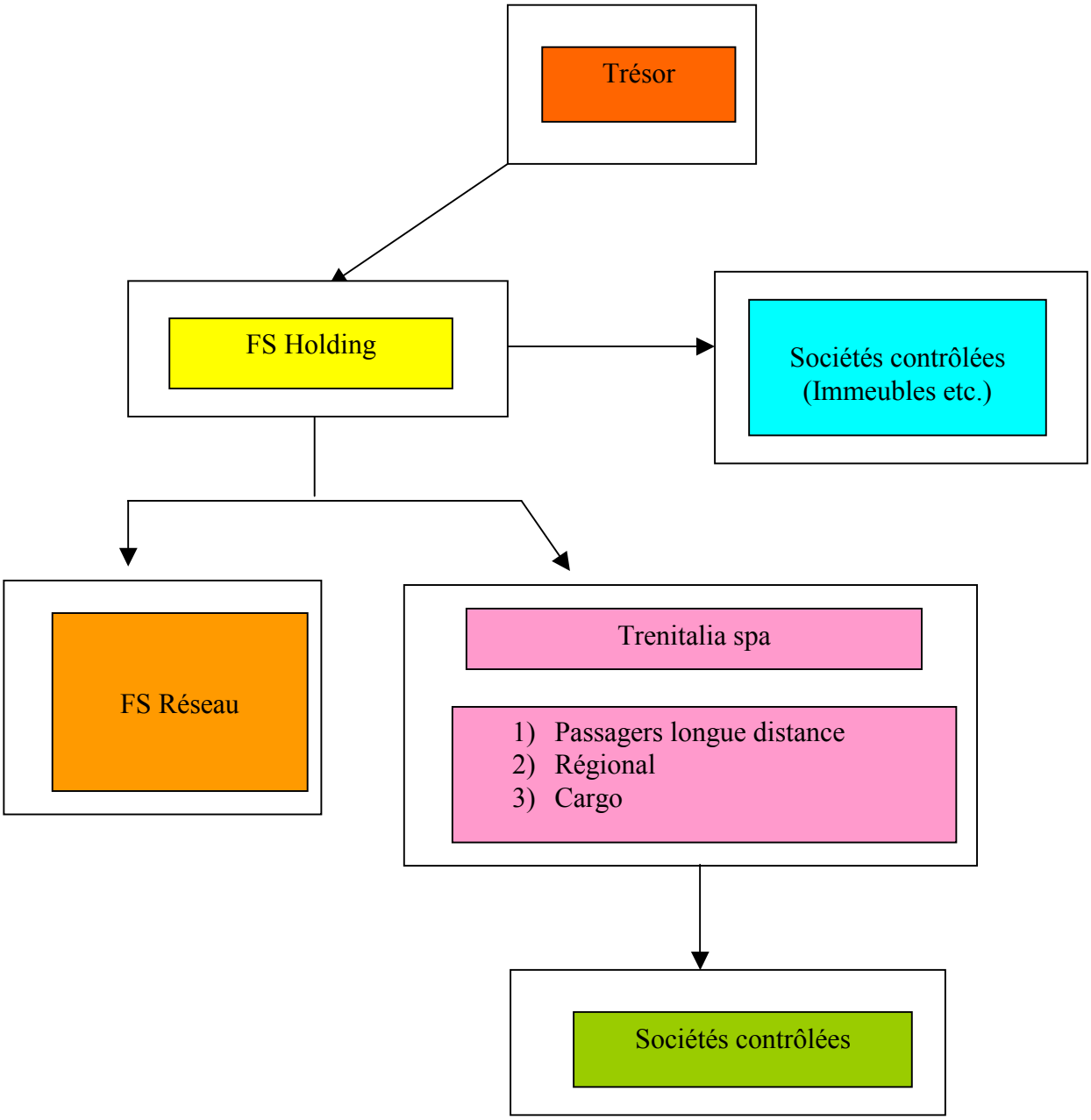
Le problème le plus difficile que rencontre la réorganisation des sociétés de chemin de fer est lié au patrimoine. Celui-ci est constitué de biens directement liés aux activités des entreprises (gares…), dont la répartition n'a pas posé de problème particulier, et de biens immobiliers n'ayant rien à voir avec ces activités. Les unités patrimoniales qui ne font pas partie du processus d'exploitation sont estimées à 250 000 ; elles se sont accumulées depuis des années sur la base de transactions immobilières ou de transactions consécutives aux liens unissant les FS à l'Etat. Ce patrimoine fera l'objet d'un titre de propriété particulier qui sera reporté sur le marché boursier.

La réorganisation des entreprises de transport ferroviaire a dû prendre en compte ces problèmes de gestion du patrimoine, sans attribuer aux nouvelles sociétés des valeurs immobilières trop lourdes pour ne pas déséquilibrer leur bilan. Des experts financiers ont alors réalisé une comptabilité extraordinaire, ce qui a conduit à mettre en place une structure assez complexe (voir schéma, page suivante).

• Les difficultés de Trenitalia Cargo

Malgré ses succès sur le plan commercial, la Division cargo de Trenitalia coûte cher à l'entreprise FS, qui réalise 1 400 milliards de lires de chiffres d'affaires et emploie 14 000 employés. Depuis la réorganisation de l'entreprise, la Division Cargo n'emploie plus que 6 000 personnes pour la conduite et 4.000 pour la manœuvre. En 1999, le revenu moyen par tonne-km était estimé à 54 lires, ce qui correspondait à un revenu par train-km de 21.000 lires (10,5 Euros). Actuellement, une révision de la comptabilité est en cours sur la base d'une analyse détaillée. Le déficit relatif au trafic intermodal est estimé à 300 milliards de lires (sur un chiffre d'affaires annuel de 1.400 milliards pour FS). Or, une augmentation des prix du transport de marchandises semble difficile à appliquer, car les clients perçoivent son développement comme une priorité politique : le rail représente un moyen de transport dont la croissance doit être encouragée par le biais des subventions de l'Etat. Néanmoins, la clientèle du fret ferroviaire a accepté un service de mauvaise qualité. Le parc des wagons, très obsolète, doit être renouvelé.

La nouvelle société de transport souhaiterait ne plus être responsable du transport de marchandises, mais il est politiquement incorrect d'abandonner le fret ferroviaire ou de privatiser l'entreprise. A l'avenir, il est probable que l'on assiste à une séparation des activités et à un rapprochement avec le privé (propriétaires de wagons privés, chargeurs, opérateurs logistiques, compagnies maritimes, administrations locales...).



Une libéralisation du rail difficile à mettre en œuvre

Le principal obstacle à la libéralisation est d'ordre syndical. Les syndicats de travailleurs des nouvelles sociétés privées redoutent que leur statut et leurs conditions de travail (tant au niveau des salaires qu'au niveau des heures de travail…) soient très différents de ceux des employés des Ferrovie dello Stato. Il faut savoir que, dans le secteur du fret ferroviaire, le temps de conduite quotidien varie entre deux heures et deux heures et demie en moyenne. De plus, de nombreux cheminots souhaitent que le principe du double conducteur dans les locomotives ne soit pas remis en question. Il en résulte qu'un train de marchandises de Trenitalia Cargo qui part du port de Gioia Tauro (extrême-sud de l'Italie) nécessite 10 conducteurs (2 X 5) avant d'arriver à Milan. La discussion se poursuit donc avec les syndicats, qui proposent un contrat de travail "du fer" différent de celui du personnel de Trenitalia. Les clauses de ce contrat consistent à introduire différents niveaux de salaires et à favoriser la flexibilité des horaires pour que les activités des entreprises privées puissent être compétitives.

Une autre entrave à la libéralisation du rail concerne les coûts de gestion et d'exploitation. Des opérateurs italiens, qui gèrent des trafics importants, ont manifesté leur mécontentement auprès de l'Union Européenne : celle-ci les a écartés du marché car ils ne disposaient pas de matériel de traction. Il faut savoir que le prix d'une locomotive peut s'élever jusqu'à 3 millions d'Euros.

La question des terminaux représente un autre problème lié à la libéralisation du rail. C'est la Division Infrastructure qui est propriétaire des terminaux actuellement, contrairement à ce qu'avait décidé le Conseil d'Administration de FS en février 2000. En effet, ce dernier avait estimé que la propriété des terminaux les plus importants devait revenir à la Division Cargo, c'est-à-dire à Trenitalia Cargo, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Cette entreprise avait constitué la société Nordest Terminal pour prendre en charge la gestion des terminaux de Padova Interporto (280.000 TEU dans l'année 2000), de Bologna Interporto, et de Verona Quadrante Europa (1,5 million de UTI en 2000). Afin de mieux contrôler les pôles stratégiques, Trenitalia Cargo a demandé à la Division Infrastructure de pouvoir être locataire des terminaux les plus importants, en attendant d'en être propriétaire. Bien sûr, les autres sociétés privées s'opposent à la demande de Trenitalia Cargo ; elles considèrent qu'il sera difficile d'exercer la traction à partir d'un terminal appartenant à une entreprise concurrente. La situation est donc confuse en Italie en ce qui concerne la propriété et le statut des terminaux : l'Union Européenne devra prendre position.

D'autre part, certains opérateurs jugent les pouvoirs de la Division Infrastructure excessifs. En tant que concessionaire du réseau public, la Division Infrastructure définit les normes, ce qui lui permet de réglementer le matériel roulant sur le réseau. Toute modification de la réglementation, aussi minime soit-elle, peut se traduire par une baisse des parts de marché pour certaines entreprises propriétaires de wagons ou de locomotives "hors normes". Personne n'a encore invoqué la séparation de la Division infrastructure des Ferrovie dello Stato, comme l'a fait la commission Pällman en Allemagne pour DB Netz. En Italie, l'important pouvoir de la Division Infrastructure des Ferrovie dello Stato est rendu légitime du fait de la libéralisation : on estime que cette société permet de lutter contre le monopole de Trenitalia Cargo. Au contraire, en Allemagne, on craint la reconstitution du monopole si le réseau (DB Netz) reste aux mains de la DB, si bien que l'on souhaite la création d'une société publique indépendante de la DB pour gérer le réseau allemand.

Finalement, en 2000, le Ministère des transports a permis aux entreprises privées d'exploiter le réseau ferroviaire appartenant à l'Etat. Ainsi, toute société capable d'assurer le transport de marchandises tout en respectant les normes de sécurité peut obtenir une licence d'entreprise ferroviaire, qui lui donne droit d'acheter des sillons auprès de la Division Infrastructure des Ferrovie dello Stato. Aujourd'hui, les sociétés de transport ont simplement une licence d'entreprise, au même titre que les nouvelles entreprises privées. Jusqu'à présent, les entreprises ayant obtenu la licence sont au nombre de six, ou sept si l'on compte la société Trenitalia, ancienne division passagers et marchandises des Ferrovie dello Stato.

2. DES RÉSEAUX DE FRET FERROVIAIRE QUI RELIENT L'ITALIE AU RESTE DE L'EUROPE

La complémentarité des réseaux ferroviaires et maritimes

Un conteneur transporté par voie maritime de Hong Kong à Milan peut être déchargé à Gênes et arriver à Milan par le rail ou la route ; il peut aussi être transbordé à Gioia Tauro avant d'être acheminé vers Gênes via feeder, ou circuler de Gioia Tauro à Milano par train. De ce fait, le trafic de conteneurs a beaucoup d'importance en Italie : la part de marché du rail pour les conteneurs est estimée à 40% à Trieste, 33% à Gênes, 31% à La Spezia, 23% à Livourne, contre 14% à Rotterdam, 10% au Havre, 9% à Anvers.

Entre 1990 et 2000, le transport de conteneurs sur rail est passé de 7 à 14 millions de tonnes de marchandises transportées. Selon le dernier numéro de son «Fermerci», la Division Cargo de Trenitalia réalise 41% de son chiffre d'affaires grâce au transport intermodal de conteneurs maritimes et de caisses mobiles (voir tableau, ci-dessous).

La situation de FS par rapport aux autres sociétés européennes de transport combiné
(en millions de tonnes)

FS (Italie)	**33,8**
DB (Allemagne)	**28,8**
SNCF (France)	**21,8**
ÖBB (Autriche)	**16,9**
RENFE (Espagne)	**7,1**

On distingue trois grands trafics ferroviaires de conteneurs organisés depuis les ports maritimes[12] : le trafic de conteneurs ayant pour origine ou destination les ports du Northern Range, les ports italiens, et les ports de transit maritime (feeder).

Les ports italiens n'ayant pas offert une fiabilité suffisante avant 1994-1995, les entreprises italiennes ont dû s'organiser pour rentabiliser les liaisons organisées depuis les ports du Nord de l'Europe. Ceux-ci sont de plus en plus utilisés pour les importations, tandis que les exportations sont souvent réalisées depuis les ports italiens. Depuis les terminaux de Milan et de Padoue, des services réguliers sont mis en place pour Anvers et Rotterdam. A Milan, les principaux terminaux sont au nombre de trois : le terminal Sogemar (Group

[12] Voir la carte des corridors de fret européens dans la partie consacrée à la Belgique.

Eurogate) à Rho et le terminal de Melzo sont des terminaux privés ; quant au terminal public de Milan-Rogoredo, il arrive à saturation. La compagnie maritime Messina, qui constitue un opérateur très important pour le trafic ferroviaire de conteneurs, dispose d'un propre réseau "inland". D'autres centres importants existent à Modène-Rubiera-Dinazzano.

Le trafic de conteneurs à destination de l'Italie depuis les ports maritimes est assuré par plusieurs opérateurs, dont le plus important est Italcontainer (filiale d'Intercontainer). Selon les statistiques de Trenitalia Cargo, 26% du trafic portuaire est ensuite assuré par le rail, dont 40% par conteneur (sans le transit). Trenitalia Cargo est très active dans le domaine des conteneurs ; elle est sur le point d'organiser des trains sans avoir recours à Italcontainer. Les premiers trains doivent partir de Gioia Tauro selon une formule "multi-clients". Ainsi, le nombre de trains en partance ou arrivant à Gioia Tauro, qui était de 632 en 1997, serait de l'ordre de 2400 en 2001. Le risque commercial est partagé entre Trenitalia Cargo et Medcenter. Ce dernier est un opérateur qui exploite plusieurs terminaux maritimes ; il doit assurer la moitié du chargement, le reste étant pris en charge par Trenitalia Cargo. Le trafic des terminaux "inland" est un meilleur indicateur que celui des ports maritimes. Les services d'Italcontainer sont assez performants et offrent une tarification qui comprend également la livraison. Si on prend en considération les ports de Gênes, la Spezia et Livourne, le pourcentage de conteneurs acheminés par train est passé de 26% en 1990 à 37% en 2000.

En ce qui concerne le trafic organisé à partir des ports de transit, la concurrence entre les modes de transport joue en faveur du rail, que ce soit au niveau des coûts ou au niveau du temps de parcours (voir tableau, ci-dessous). Cependant, seulement 18% des conteneurs transbordés à Gioia Tauro ont pour origine ou destination l'Italie. 4% d'entre eux empruntent actuellement le train. Le transport ferroviaire de conteneurs se développera lorsque la ligne longeant la cote adriatique sera accessible aux conteneurs "high cube". En outre, un deuxième port de transit, dont la gestion revient à Evergreen, a été créé en juin 2001 à Tarente. Le terminal de Medcenter pense remplacer rapidement le trafic de Evergreen. Par ailleurs, Gioia Tauro a manutentionné 2 800 000 TEU en 2000. Si l'on tient compte du nouveau terminal de Brindisi, 3 300 000 à 3 500 000 TEU seront manutentionnés dans les ports du sud de l'Italie à la fin de l'année 2001. Toutefois, les conteneurs qui arrivent dans les ports italiens pour être redistribués vers d'autres pays européens sont très peu nombreux, à l'exception de quelques trains mis en place à Trieste par la société régionale Alpe-Adria. Une partie du capital de cette société est détenue par Trenitalia Cargo (33%) et le Port de Trieste. Les liaisons ferroviaires entre Gênes et Bâle n'ont pas réussi à subsister, du fait de la concurrence des trains mis en service entre Anvers et Bâle.

La liaison entre Gioia Tauro et Milan

	Feeder	**Train**
Transit time (days)	**5,5**	**2,5**
rate	**740 USD**	**550 USD**

Source: Contship Italia

Le réseau de fret ferroviaire organisé depuis l'Italie

Au niveau national, deux grandes liaisons sont exploitées par la société Cemat. La première ligne de transport combiné se situe sur l'axe adriatique et relie Milan, Bologne, Bari et Brindisi. Des caisses mobiles et des semi-remorques peuvent embarquer pour la Grèce à

partir du port italien de Brindisi, grâce à une société de cabotage maritime qui dépend de Cemat (la société Combimare). Le second réseau exploité par Cemat permet de relier Milan, Bologne, Pomezia, Naples, Catania et Palerme. Les liaisons avec la Sicile représentent 10% du trafic national de fret ferroviaire ; elles assurent près de la moitié du trafic de Cemat. Cependant, leur développement semble compromis en raison des services de cabotage maritime qui se développent entre les ports de Gênes, Livourne et la Sicile occidentale.

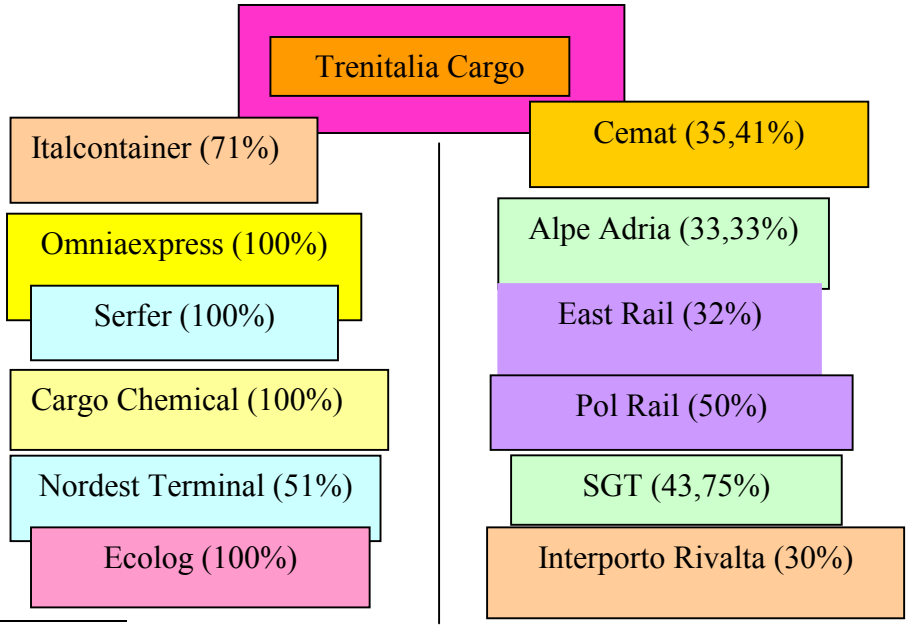
Les réseaux de fret ferroviaire transalpins

Après la fermeture du tunnel du Mont-Blanc, il est apparu nécessaire de favoriser le transport combiné transalpin, qui assure un transit équivalent à 450.000 camions par an. De ce fait, Cemat, en collaboration avec Novatrans, développe les liaisons ferroviaires entre l'Italie et la France (ainsi que la Grande Bretagne et une partie de la Belgique), au départ de Novara et Milan. Cemat assure également des liaisons à travers la Suisse, en collaboration avec Hupac[13], au départ de Busto Arsizio et Milan pour le Benelux et une partie de l'Allemagne. En outre, Cemat met en circulation des trains à partir de Milan et Vérone pour l'Allemagne et la Scandinavie via l'Autriche (Brenner), en collaboration avec Kombiverkehr.

De plus, les relations avec les pays de l'Est à travers l'Autriche (Tarvisio) et la Slovénie sont en train de se développer à partir de l'Italie. L'entreprise Fercam, implantée dans le Tyrol du Sud, est très active dans le transport combiné avec l'Autriche. En outre, la Rail Traction Company (RTC) s'intéresse à des sillons qui concernent la liaison Vérone-Munich en Bavière à travers le passage alpin du Brenner.

3. LES STRATÉGIES DES SOCIÉTÉS ITALIENNES

Les liens entre Cemat, Italcontainer, Trenitalia Cargo et Hupac



[13] Voir la société Hupac dans la partie consacrée à la Suisse.

La composition du capital et les prises de participation de la société Trenitalia Cargo sont restées les mêmes après la réorganisation de la société Ferrovie dello Stato FS. D'après le schéma de la page précédente, on voit bien que Trenitalia Cargo a des prises de participation dans le capital d'autres entreprises développant le transport combiné : Italcontainer pour les conteneurs maritimes, et Cemat pour les caisses mobiles, les semi-remorques, l'autoroute roulante. Trenitalia Cargo ne détient qu'un peu plus du tiers des actions de la société Cemat, ce qui ne lui confère pas un pouvoir très important, d'autant plus que la société suisse Hupac possède 33% du capital de Cemat. La présence de cette société suisse pourrait poser problème si Trenitalia Cargo décide de vendre ses actions : des discussions sont actuellement en cours à ce sujet. Avant de penser à céder la partie du capital de Cemat qui est en sa possession, Trenitalia Cargo avait envisagé la fusion des sociétés Italcontainer et Cemat, ce qui lui aurait permis de contrôler l'ensemble du réseau. Mais cette hypothèse n'a pas été retenue par le Conseil d'administration, car Trenitalia Cargo est convaincue de perdre beaucoup d'argent à cause du transport combiné[14].

La position de Trenitalia Cargo vis-à-vis du transport combiné s'est radicalisée depuis que l'Autorité Antitrust a pris des sanctions à son égard, en février 2000. En effet, le port de La Spezia ainsi que plusieurs opérateurs privés ont poursuivi Trenitalia Cargo pour abus de position dominante, de telle façon que l'Autorité Antitrust a analysé finement les accords commerciaux passés entre Trenitalia Cargo et ses clients. Elle a conclu qu'en 1997, les prix que fixait Trenitalia pour les services de traction et de manœuvre étaient inférieurs aux coûts d'utilisation dans 97% des cas. Ainsi, les accords commerciaux favorisaient Italcontainer et Cemat : Italcontainer, dont la part de marché augmentait d'année en année au détriment des autres opérateurs (composés de trois groupes d'achat et de l'armateur Messina), pouvait obtenir une remise de 38% alors que n'importe quel autre opérateur privé n'obtenait en moyenne qu'une réduction de 26%. Par ailleurs, l'Autorité Antitrust a mis en évidence que, sur le marché des caisses mobiles, les redevances versées par Cemat pour la concession de 25 terminaux (sur les 40 que comptent les FS) étaient dérisoires. La sanction pour abus de position dominante n'a pas été très importante (4 milliards de lires), mais le système des prix fixés en fonction des participations que Trenitalia Cargo disposait dans les autres sociétés, avait été définitivement remis en question.

Cemat est une société de transport combiné (entre le rail et la route) qui se situe à la deuxième place en Europe par le nombre des expéditions. Elle constitue le principal client de Trenitalia Cargo, qui est jusqu'à présent son unique fournisseur de traction. En outre, Cemat utilise une partie du parc des wagons de Trenitalia Cargo. Alors que cette société considère que le transport combiné représente la principale part de ses dépenses, Cemat affirme que le trafic traditionnel revient plus cher. Une analyse très détaillée des coûts est en cours ; ses conclusions paraîtront dans le prochain Business Plan de Trenitalia Cargo.

Depuis 1998, la Division Cargo des FS a tenté de modifier ses rapports avec Cemat, mais les négociations sont tellement tendues qu'elles ont dû être intégrées dans le Plan Général des Transports[15]. La nécessité de favoriser le transport combiné au niveau du trafic transalpin (surtout après la fermeture du tunnel du Mont-Blanc) et les pressions des opérateurs privés, des grands MTO (*Multimodal Transport Operators*) présents dans la composition du capital de Cemat, ont jusqu'à présent fait échouer toute tentative de changement radical des rapports entre Trenitalia Cargo et Cemat : le rail doit afficher des prix compétitifs pour pouvoir concurrencer la route. Pourtant, Cemat pourrait, comme Hupac, demander une licence d'entreprise ferroviaire et diversifier ses services de traction. De plus, Trenitalia Cargo

[14] Voir les difficultés de Trenitalia Cargo énoncées précédemment dans la partie intitulée : "Le fret ferroviaire en Italie".
[15] Voir le contexte politique décrit précédemment dans la partie intitulée : "Le fret ferroviaire en Italie".

pourrait louer auprès de la Division Infrastructure l'ensemble des terminaux italiens et entretenir de nouvelles relations avec Cemat pour l'exploitation de son réseau de transport, centré sur un petit nombre de terminaux situés au carrefour des axes Nord-Sud et des lignes internationales (Milan, Pomezia, Vérone).

Actuellement, les rapports entre les différentes sociétés de transport combiné risquent d'être modifiés par la libéralisation. Hupac a obtenu la licence d'entreprise ferroviaire en Allemagne et l'a demandée en Italie. Une fois que Hupac mettra en service des trains entre l'Allemagne et l'Italie, quels seront ses rapports avec Cemat et Kombiverkehr? Le marché du transport combiné italien est le plus riche d'Europe, de sorte que les sociétés Hupac et Kombiverkehr, CFF et DB, se livrent à une concurrence acharnée sur les passages de Chiasso et du Brenner. Les difficultés entre DB et Kombiverkehr, très semblables à celles entre FS et Cemat, ont été dépassées et les deux sociétés travaillent en coopération pour présenter à l'étranger une offre de service adéquate. L'Italie risque de ne pas profiter de la libéralisation à cause du manque de stratégie et de l'image du récent échec de l'accord avec CFF (SvizzeraItalia Cargo : SI Cargo).

L'échec des accords entre FS et CFF

Annoncé lors du contrat de Joint-Venture (le 2 février 2000), l'ambitieux projet de SI Cargo fusionnant les deux unités cargo des FS et des CFF aurait dû voir le jour en janvier 2001[16]. Toutefois, le dossier de fusion qui avait été déposé auprès des instances européennes, a été retiré en mars 2000 et n'a pas été représenté depuis. La mise en place de nouvelles stratégies impliquant des entreprises italiennes est devenue plus difficile après la faillite de la "joint venture SI Cargo". Les conseils d'administration des entreprises FS et CFF avaient conduit de larges négociations, qui étaient près d'aboutir, mais leur rapprochement n'a pas eu lieu, semble-t-il pour des raisons économiques ou sociales : FS aurait dû mettre à la disposition de la nouvelle société 500 milliards de lires environ… Tout le monde a été pris de surprise après l'échec de la fusion entre CFF et FS. En effet, la Division cargo des FS avait centré toute son organisation sur la base de la future société, ce qui explique le sentiment de désarroi quand on a annoncé qu'il n'y aurait pas d'accord.

Il a été décidé que CFF Cargo planifierait les trajets jusqu'au nord de Milan, les FS au sud de cette ligne, chaque compagnie mettant à la disposition de son partenaire le personnel et le matériel nécessaires. Ainsi, les deux cultures d'entreprise, qui semblaient si difficiles à marier, continueront de coexister. Le travail des trois années passées s'est limité à la mise en place d'un bureau de contrôle de la qualité du service, à la frontière de Chiasso, pour résoudre les problèmes de compatibilité entre le réseau suisse et le réseau italien (différence de courant électrique, changement de locomotives et de conducteurs). Par exemple, si le train en provenance de la Suisse était long de 1 400 ou 1 600 mètres, alors il devait être divisé en deux pour atteindre 800 mètres de longueur maximum pour circuler sur le réseau italien. Ainsi, un train qui sollicitait un sillon en Suisse en avait besoin de deux en Italie. Désormais, même si on déplore l'échec de l'accord entre Division cargo (FS) et CFF, des trains traversent l'Italie, la Suisse et l'Allemagne sans changer d'engin de traction, grâce à des locomotives "poly-courants". De plus, il sera possible de faire circuler à terme de longs trains sur le réseau italien, suite à des travaux de modernisation. Les régions du Nord-Est de l'Italie seront alors les premières à se doter d'un réseau accessible à un gabarit P80, entre Trieste et Vérone.

[16] Voir l'échec des accords entre CFF et FS dans la partie consacrée à la Suisse.

PAYS-BAS

Situation et évolution du trafic

En ce qui concerne le trafic de marchandises (en tonnes-km), la part du rail est faible aux Pays-Bas ; elle est de l'ordre de 4%, alors qu'elle était de 6% en 1980. Néanmoins, le trafic fret des NS a régulièrement augmenté entre 1992 et 1998 : il est passé de 17,1 millions à 23,8 millions de tonnes (+40%). Le fer assure essentiellement le trafic international.

Le marché du fret ferroviaire aux Pays-Bas se répartit en 6 segments, qui se décomposent comme suit :

1. Le transport intérieur de produits à forte valeur ajoutée : poste, fleurs, colis express.
De nouveaux concepts sont mis à l'épreuve. Il s'agit d'un marché très lucratif, mais le fret ferroviaire est mal placé du fait de sa difficulté à assurer une liaison de bout en bout.
2. Le transport conventionnel intérieur : pétrole, produits chimiques de base, nourriture animale.
Il s'agit d'un marché en régression : la taille des lots diminue... Un potentiel de développement existe mais uniquement pour les grandes entreprises.
3. Le transport de conteneurs intérieur (transport intermodal).
Le rail a subi de plein fouet la concurrence du mode fluvial, dans un marché pourtant prometteur.
4. Le transport international de produits à forte valeur ajoutée : produits chimiques finis, fleurs.
Comme pour le transport intérieur, il existe des perspectives réelles et intéressantes, mais celles-ci nécessitent une grande flexibilité (flexibilité à l'image du transport aérien) et une coopération entre les entreprises ferroviaires. La mise en place de trains à grande vitesse peut être la voie à suivre si l'on veut avoir une offre de transport adaptée.
5. Le transport conventionnel international : minerais.
C'est un marché traditionnel en régression. La part du rail diminue.
6. Le transport intermodal international : conteneurs, caisses mobiles.
C'est sur ce marché que le rail pense pouvoir s'affirmer dans l'avenir, en particulier comme liaison entre les ports néerlandais et l'Italie, la Suisse, l'Autriche et à terme l'Europe de l'Est (PECO). Pour le moment, l'essentiel du transport ferroviaire est assuré avec l'Allemagne et la Belgique. Le rail souhaite gagner des parts de marché sur toutes les destinations qui ne peuvent être accessibles par la voie d'eau.

Contexte politique

En 2020, les transports de marchandises auront probablement doublé. Les objectifs du Plan national relatif à la circulation et aux transports (NVVP) visent à absorber cette croissance en assurant une fluidité et une meilleure sécurité du trafic. Pour atteindre ces objectifs, la Ministre des transports, des Travaux publics et de la Gestion des eaux prévoit de mieux exploiter l'infrastructure existante, d'utiliser les nouvelles technologies et de construire de nouveaux équipements.

Afin d'améliorer la qualité de vie, les Pays-Bas souhaitent encourager le transport ferroviaire. La politique néerlandaise soutient clairement la croissance du fer, au nom de la mobilité durable et sous la menace que la congestion routière fait peser sur la vocation logistique du pays. Ainsi, la part du budget affectée aux infrastructures ferroviaires est passée de 227 millions d'Euros en 1987 (soit moins de 17 % des sommes allouées aux infrastructures routières) à 681 millions d'Euros en 1996 (soit plus de 50 % des sommes allouées à la route).

Pour la période 1997 - 2007, un plan de 13,5 milliards d'Euros a été prévu pour les infrastructures ferroviaires. Cette somme a été approximativement répartie en un tiers pour améliorer l'offre de transport international de voyageurs à grande vitesse et en deux tiers pour améliorer celle de transport de marchandises, qui sera elle-même répartie pratiquement à égalité entre le national et l'international.

Les acteurs du fret ferroviaire

• *Les différents opérateurs*

Bien que l'expérience de NDX, un groupement résultant d'une coopération entre NS Cargo, DB Cargo[17] et CSX (leader mondial du transport maritime) ait échoué, d'autres opérateurs sont apparus sur le marché néerlandais. Ainsi, ACTS s'est spécialisé dans le transport des ordures ménagères entre Groningue et Wijster ; Shortlines devient un concurrent direct des NS (Chemins de fer des Pays-Bas) en proposant une liaison entre Bora et Rotterdam, deux fois par jour, pour les conteneurs, et entre Rotterdam et Cologne, cinq fois par semaine, pour le transport de fret classique.

• *Le principal opérateur ferroviaire : les NS*

A l'issue de la réforme ferroviaire de 1996, les NS dégageaient un résultat net positif de 47,6 millions d'Euros, soit un peu plus de 2 % de son chiffre d'affaires, ce qui est très modeste mais qui leur permet d'être une des rares compagnies ferroviaires européennes à être compétitive. Ce résultat est en grande partie dû à une gestion plus rigoureuse, au développement du trafic de marchandises, à une réduction importante des coûts, notamment des coûts salariaux. Ainsi, de 1993 à 1998, les effectifs ont-ils enregistré une perte de 4.800 emplois, alors que le plan social accepté par les syndicats prévoyait une diminution de 3.500 postes. En outre, depuis la réforme, les cheminots néerlandais ne relèvent plus du statut de la fonction publique mais de celui de la Convention collective des transports et les retraites sont gérées de façon autonome.

[17] Voir les acteurs du fret ferroviaire dans la partie consacrée à l'Allemagne.

• La stratégie des NS et le rapprochement avec la DB

Etant donné l'exiguïté du territoire néerlandais, la politique des NS en matière de fret intérieur est quasiment inexistante. NS Cargo préfère se concentrer sur le trafic international longue distance, en multipliant les accords de coopération avec des compagnies étrangères ou en mettant en place une offre de service performante. Par exemple, des navettes cadencées relient le port de Rotterdam à son hinterland. La stratégie des NS est relativement facile à identifier : s'inscrivant dans le contexte libéral de la politique des transports, elle anticipe le processus de libéralisation et de segmentation du marché ferroviaire.

En juin 1998, les NS ont décidé de créer, avec la DB[18], la société Rail Cargo Europe, devenue aujourd'hui Railion. Cette société est ouverte à d'autres partenaires, qu'ils soient des armateurs, des transporteurs routiers ou d'autres entreprises ferroviaires. Il s'agit de pouvoir concurrencer le transport routier, notamment en ce qui concerne les services de transport et de logistique internationaux, tout en se préparant à la libéralisation du fret ferroviaire en Europe. Par ailleurs, les NS s'investissent dans un projet de grande envergure, qui souligne la prépondérance de l'axe vers l'Allemagne : la Betuwe Lijn.

Libéralisation du rail

La politique ferroviaire aux Pays-Bas s'inscrit dans un plan plus général de politique des transports à long terme (1990 - 2010). L'orientation générale de ce plan est de facture très libérale et a servi de cadre à la restructuration des NS qui a été effective à compter du 1er janvier 1996. Cette restructuration consacre la séparation organique de la gestion des infrastructures et de l'exploitation ferroviaire. Mais elle va beaucoup plus loin que les termes de la directive 91/440.

Depuis le 1er janvier 1996, les chemins de fer des Pays-Bas, les NS (Nederlandse Spoorwegen), ont un statut d'autonomie, de sorte que l'exploitation, qui demeure de leur compétence, et la gestion de l'infrastructure, qui relève d'un nouvel organisme placé sous la tutelle de l'Etat (Railned BV), sont totalement distinctes. La société de transport ferroviaire doit fonctionner comme une entreprise privée orientée vers le marché et les résultats. En outre, le Ministère des transports perçoit une somme forfaitaire des NS pour l'utilisation des infrastructures, depuis 2000.

Le secteur du transport ferroviaire néerlandais est composé de filiales du secteur public, qui dépendent directement de l'Etat (et non des NS), et de filiales relevant des NS, dont fait partie la société de fret ferroviaire NS Cargo. Les filiales des NS sont destinées à être privatisées et sont soumises à la concurrence d'opérateurs tiers depuis 1997.

Les lignes ferroviaires reliant les Pays-Bas et l'Allemagne

Les Pays-Bas souhaitent créer un nouvel itinéraire qui serait plus favorable à leurs plans de transport et de développement régional. En fait, plusieurs variantes sont à l'étude ; certaines vont de Weert (Pays-Bas) ou Roermond vers Venlo, ou de Venlo vers Kaldenkirchen et Vieren (Allemagne). Le Rhin d'acier rejoindrait ainsi la branche sud de la Betuwe à Venlo. Ces variantes seraient vraisemblablement plus onéreuses, car elles supposent la construction de nouvelles infrastructures.

[18] Voir les acteurs du fret ferroviaire dans la partie consacrée à l'Allemagne.

La ligne de la Betuwe[19], reliant Rotterdam à l'Allemagne, devrait être achevée en 2004 ; elle sera financée à un peu plus de 20 % par le Ministère des Transports, à plus de 37 % par le fonds infrastructurel, à 35 % par des investisseurs privés et à 8 % par l'Union européenne. Outre la ligne vers l'Est, le projet prévoit l'aménagement d'un nouveau terminal pour les conteneurs, deux branches de raccordement au réseau (au Nord et au Sud) et l'aménagement de voies en Allemagne, jusqu'à Oberhausen. Au total, le coût du projet est estimé à près de 6 milliards d'Euros.

Perspectives

L'avenir politique du transport ferroviaire de fret aux Pays-Bas est assuré si l'on se place dans une politique de développement durable. Concrètement, tous les scénarios aboutissent à une réduction de la performance du transport routier, au profit du fret ferroviaire :
- 5% de tonnes-kilomètres pour le transport routier intérieur.
- 10% pour le commerce extérieur.
- 40% pour les flux de transit.

L'objectif est de réduire le trafic routier de 50 millions de tonnes. Cette politique doit bénéficier au transport ferroviaire, qui devrait recueillir 20 millions de tonnes.

La revitalisation du fret ferroviaire doit permettre de mieux concurrencer la voie d'eau, qui reste le principal gagnant des transports alternatifs à la route.

[19] Voir le bras de fer entre la Belgique et les Pays-Bas à propos de la ligne du "Rhin d'acier", dans la partie consacrée à la Belgique.

PORTUGAL

Situation et évolution du trafic

En ce qui concerne le fret, la part modale du rail a connu une hausse entre 1980 et 1995 : elle est passée de 8 à 17% durant cette période. La croissance du trafic est significative ; elle est nettement plus forte que l'accroissement de la production industrielle du pays. Toutefois, elle n'était que de 10% en 1996. Le transport ferroviaire de marchandises représentait 2247 tonnes.km en 1997.

Le trafic de fret consiste pour l'essentiel en trains complets de produits pondéreux, les conteneurs n'y tiennent qu'une place négligeable (6 % du total).

Le chemin de fer est en concurrence avec le transport maritime, alors que le système portuaire est en fort développement (le port de Singapour intervient dans la gestion de celui de Sines). Le transport ferroviaire connaît une situation structurellement déficitaire au Portugal.

Contexte politique

L'actualité a été marquée par la démission du Ministre des transports à la suite de l'effondrement d'un pont qui a fait quelque 60 morts. Une réorganisation a été envisagée, centrée sur la prise en compte des besoins des usagers, mais rien n'est tranché. Pour l'heure, les investissements vont vers les infrastructures, pour remédier au mauvais état du réseau que cet accident a révélé.

Du point de vue des mesures politiques, les questions clefs sont la fiscalité favorable au transport routier de marchandises, l'application laxiste de la réglementation, l'amélioration du réseau autoroutier : autant de freins à la compétitivité du fer.

Les acteurs du fret ferroviaire

Soucieux de mettre les chemins de fer portugais (CP) en conformité avec les directives communautaires, le gouvernement a défini, il y a quelques années, les orientations d'une réorganisation débouchant sur la création de trois entités : un organe administratif de régulation des opérateurs et de la sécurité, un organisme de gestion de l'infrastructure (REFER) et un opérateur de transport responsable des services voyageurs et marchandises. Le gestionnaire de l'infrastructure, qui s'appelle REFER, avait un effectif de 2856 personnes lors de sa création en 1997. REFER a reçu en dotation le réseau des chemins de fer portugais (CP), ainsi que celui des villes de Porto et de Lisbonne. L'opérateur ferroviaire principal est CP ; il emploie près de 13 000 personnes. Au sein de l'exploitation, on distingue les grandes lignes, le transport suburbain de Lisbonne (où intervient aussi un opérateur privé), celui de Porto et le fret.

Le fret, dont les recettes sont supérieures à celles du transport de voyageurs à longue et moyenne distance et représentent près de 40% des recettes de trafic de CP, connaît une évolution très favorable. En 1997, les recettes de trafic ont augmenté de près d'un quart. Ces résultats découlent de la bonne performance du trafic conteneurisé (Lisbonne), mais aussi des progrès enregistrés dans le domaine des produits agricoles, des matières premières et des produits semi-finis.

ROYAUME-UNI

Situation et évolution du trafic

Au Royaume-Uni, la part du fret ferroviaire dans l'ensemble du fret terrestre n'a cessé de régresser jusqu'à la privatisation du rail en 1995. Cette part est passée de 18% en 1965 à 6% en 1995. Depuis 1996, on observe une certaine croissance en volume (+30% de tonnes et +30% de tonnes-km entre 1995 et 1999), mais également en part de marché ; celle-ci dépasse désormais 7%. Le trafic de conteneurs explique en grande partie cette croissance. D'ailleurs, on prévoit un doublement du trafic intermodal entre 1998 et 2009 (NERA, Economic Analysis of the Freight Market).

D'après l'enquête intitulée "*National Survey of Rail Freight Users*", qui a été réalisée en août 2000 auprès des usagers du rail (pour l'acheminement des marchandises), 64% des clients du fret ferroviaire utilisent le rail plus qu'ils ne le faisaient cinq ans plus tôt ; seuls 49% d'entre eux acheminent davantage de marchandises qu'en 1995 par la route. Cependant, le plus grand opérateur de fret ferroviaire, EWS, admet lui-même que le volume des marchandises transportées par le train a augmenté moins vite que ce qu'il avait prévu en 1997.

EWS, qui visait à doubler le volume de marchandises transportées entre 1997 et 2000, a revu ses prévisions à la baisse : son objectif est désormais d'avoir une croissance de 8% par an, soit un doublement du volume de marchandises transportées par train entre 2000 et 2010. Le deuxième opérateur de fret ferroviaire au Royaume-Uni, Freightliner, a connu une croissance soutenue entre 1996 et 2000 (+ 50%), et a reconduit les mêmes objectifs pour les années à venir (+ 50% entre 2000 et 2004).

Contexte politique

A la suite des élections législatives de 1997, le Ministre des transports a repris avec enthousiasme les idées que le gouvernement précédent avait exprimées (sans pour autant les mettre en œuvre) à propos du développement du transport ferroviaire de marchandises. L'Office du Rail Regulator était alors persuadé que le nouveau gouvernement serait plus favorable au fret ferroviaire et que l'on mettrait en place une "promotion du fret active". Malheureusement, le développement du transport intégré ne s'est pas concrétisé avant l'année 2000.

Si le gouvernement britannique actuel prend quelques mesures en faveur du rail, il agit beaucoup plus énergiquement en faveur du transport routier. Ainsi, le gouvernement a retardé à deux reprises l'institution de sa loi sur le transport, le "Transport Act 2000". De plus, le Plan décennal des transports, paru en juillet 2000, stipule une augmentation importante des aides financières accordées au transport ferroviaire, et en particulier au fret ferroviaire, mais aucune garantie n'est indiquée dans la loi (absence d'éventuels fonds spéciaux…). En effet, 80% des fonds prévus pour les dix années à venir sont échelonnés entre 2003 et 2007. En outre, le gouvernement a cédé devant les revendications des routiers et des automobilistes en 1999 et en 2000, en n'augmentant pas la taxe sur le pétrole de 6%.

Le discours du gouvernement a pu encourager le transport ferroviaire de marchandises, mais on ne peut pas dire que le développement du fret ferroviaire soit imputé aux actions des dirigeants politiques. Le Ministre des transports a autorisé depuis janvier 2000 les camions de 44 tonnes. L'association "Rail Freight Group" prévoit une diminution probable du trafic de

fret ferroviaire en Grande-Bretagne suite à cette mesure, et cite les expériences suédoises, qui ont des conséquences similaires. Par ailleurs, l'opérateur de fret EWS estime que la croissance du trafic de marchandises transportées par le train dans la décennie à venir pourrait être de 3% comme de 20%, suivant l'attitude adoptée par les dirigeants politiques.

Les acteurs du fret ferroviaire

Le système ferroviaire comprend différentes instances privées (Railtrack, FOC) et publiques (Rail Regulator, Strategic Rail Authority).

• *Les instances privées*

Railtrack, privatisé en 1996, est propriétaire de l'infrastructure ferroviaire et en assure la gestion. Il prend en charge les investissements de maintenance et de renouvellement des voies et intervient dans l'organisation de la circulation (vente des sillons et régulation de trafic). Beaucoup de critiques ont été faites à Railtrack, notamment parce que ses responsables ont profité d'une privatisation qui a eu lieu précipitamment (sous-estimation de la valeur des biens de la compagnie, loi ambiguë sur le statut de l'entreprise…). D'après l'enquête "*National Survey of Rail Freight Users*", les clients du fret ferroviaire jugent la prestation de Railtrack mauvaise en termes de délais, de flexibilité, de compétitivité, d'innovation et de communication, même si ses services paraissent satisfaisants au niveau de la compétence du personnel et au niveau de la connaissance des marchés. Par conséquent, lorsqu'on demande aux clients du fret ferroviaire de classer les organismes par ordre de préférence, Railtrack arrive en dernière position, juste après les "bureaucrates" (ministères, collectivités locales…). L'insuffisance du niveau d'investissement, en particulier pour le fret dont le réseau est saturé, est fortement dénoncée.

Il existe deux grands opérateurs de fret ou **FOC** (Freight Operating Companies) : EWS (English, Welsh and Scottish), qui assure 90% du trafic de fret, et Freightliner Ltd. DRS (Direct Rail Services), filiale de British Nuclear Fuels Ltd, est également opérateur et transporte les produits nucléaires. De nouveaux entrants sont susceptibles de proposer leurs services sur le marché, de telle sorte que les compagnies Mendip Rail et GB Rail Freight ont récemment demandé au Rail Regulator de leur accorder une licence pour le transport de fret ferroviaire. EWS (English, Welsh and Scottish) et Freightliner ont obtenu un bilan positif de 630 millions de francs pour un chiffre d'affaires de 5,7 milliards en1998-1999, selon *The Economist* (3 Juillet 1999). EWS achemine les matériaux lourds, les produits pétrochimiques et les lettres et colis du Post Office. Freightliner accorde une grande importance au transport combiné et assure la liaison des conteneurs entre les ports maritimes et les terminaux terrestres.

Bien que les FOC soient spécialisées dans un type de trafic particulier (matériaux lourds traditionnels, produits pétrochimiques…), elles cherchent à diversifier leurs activités et à s'implanter sur de nouveaux marchés. Ainsi, EWS développe un réseau "Entreprise" pour le transport ferroviaire de produits alimentaires… De même que Freightliner, elle développe le transport combiné, en acheminant des meubles de Bari ou des décors de théatre en provenance de Paris et à destination de Manchester (Freight Distribution Centre). EWS souhaite concentrer les deux-tiers de sa croissance sur des marchés novateurs. Freightliner s'intéresse au marché des produits pétrochimiques (concurrence avec EWS) et au transport de conteneurs.

Les FOC ont beaucoup investi[20] pour améliorer la prestation de leurs services en termes de qualité et de quantité. Freightliner a mis l'accent sur les délais de livraison, qui sont respectés dans 98% des cas grâce à la mise en place d'un service spécifique ("reliability of on-time delivery"). La qualité de l'offre proposée par EWS suscite plus de critiques, notamment en matière de fiabilité. Or, l'enquête *National Survey of Rail Freight Users*, réalisée en août 2000, montre que le prix et la fiabilité du service sont deux critères déterminants dans l'adoption d'un mode de transport comme le rail. Selon les clients du fret ferroviaire, les points faibles des FOC sont principalement liés au manque de compétitivité (prix trop élevés) et au non-respect des délais de livraison. EWS a donc pris des mesures pour assurer un service plus fiable à ses clients : le nombre de trains supprimés est passé de 1,44% en février 2000 à 0,07% en juillet 2000. De plus, EWS dispose d'un personnel plus compétent du fait de la reconstitution des équipes des centres de livraison (les "Customer Service Delivery Centres"), qui correspondent aux anciens "regional offices". En 2000, EWS a négocié avec Railtrack un "Programme d'Amélioration sur 90 jours", à l'intention des centres de distribution de Railtrack. EWS gère un de ces centres depuis septembre 2000.

EWS, qui souhaite garder des relations privilégiées avec sa clientèle, participe à la campagne de promotion du fret ferroviaire. Elle offre ses anciennes locomotives à des œuvres caritatives ; elle tient des stands lors de nombreuses conférences, en présence d'élus locaux (conférence sur le traitement des déchets…), et rejoint d'autres partenaires, comme le patronat ou les associations favorables au fret ferroviaire, pour organiser une véritable campagne en faveur du transport ferroviaire de marchandises : le "Transport Choice for Industry". En outre, EWS aide le groupe vert "Transport 2000" à éditer un guide de 40 pages destiné aux collectivités locales : "Goods without the Bads" (les avantages des terminus de fret sans les inconvénients).

Il faut également mentionner les "intermédiaires", c'est-à-dire les sociétés de transport combiné et les sociétés qui louent des wagons ou du matériel nécessaire au transport multimodal. Par exemple, les entreprises Allied Continental Intermodal (ACI) et Combined Transport "achètent" des services de transport ferroviaire à un FOC, puis les revendent à d'autres sociétés. Elles rassemblent les marchandises des différents clients dans des trains complets. Ces sociétés sont très appréciées des clients du fret ferroviaire, à en croire l'enquête "*National Survey of Rail Freight Users*" réalisée en août 2000.

• Les instances publiques

Le **Rail Regulator** est l'instance publique qui fixe les redevances et les conditions d'accès aux infrastructures. Il joue un rôle d'arbitre entre Railtrack et les opérateurs de fret. Initialement, le Rail Regulator avait une position assez libérale (principe du laisser-faire), laissant le Railtrack négocier avec chaque opérateur pour fixer les prix. Son intervention se limitait à fixer des fourchettes de tarification. En juin 1997, après le changement de gouvernement, on a pu observer une certaine inflexion plus favorable à la promotion du fret ferroviaire. Le changement d'attitude du Rail Regulator ne fut pas immédiat, car son comportement suivait l'avis du Ministre des transports, qui dépendait des priorités des autres membres du gouvernement, en particulier de celles du Ministre des finances. Le Rail Regulator a ensuite modifié les conditions d'octroi des licences des FOC en 1998 afin de favoriser le principe de la libre concurrence : désormais, les compagnies doivent mieux l'informer sur leurs prix et sur leurs ressources financières.

Depuis 1999 et la loi *Transport Act 2000*, l'intervention du Rail Regulator s'est renforcée afin de lutter contre l'abus de monopole de Railtrack, de promouvoir la concurrence

[20] Voir les investissements en matériel émanant des FOC, ci-après.

entre les opérateurs, d'améliorer la transparence et de développer le marché du fret. Selon l'enquête "*National Survey of Rail Freight Users*", qu'il propose d'entreprendre tous les ans, l'Office du Rail Regulator est l'organisme le plus apprécié, après les "intermédiaires", des clients du fret ferroviaire. Il a décidé de durcir sa position envers Railtrack, étant donné que les négociations conduites avec le propriétaire des infrastructures ferroviaires n'ont pas abouti à des résultats concluants. D'autre part, le Rail Regulator veille à ce que EWS n'impose pas de limites à l'utilisation des locomotives qu'elle loue à ses concurrents.

La **Strategic Rail Authority** (SRA), qui s'est substituée au conseil d'administration de BR (le British Railways Board), n'existe juridiquement que depuis février 2001 et a pour rôle d'encadrer et de surveiller l'ensemble des acteurs ferroviaires. La SRA a reçu de nouvelles compétences dans le domaine du fret. Elle accorde désormais les subventions, attribuées précédemment par le Ministère des transports, et pense que l'avenir du fret ferroviaire passe par le développement de systèmes multimodaux et innovateurs. La directrice de la SRA pour le transport de fret, nommée en juin 1999, a vivement critiqué l'attitude de Railtrack et "l'approche bureaucratique" des fonctionnaires du Ministère des transports dont le rôle était d'attribuer les subventions de fret ferroviaire jusqu'en 2001.

La libéralisation du rail

Avant la libéralisation du rail, BR, qui était chargé de l'exploitation du transport ferroviaire, accordait peu d'importance au fret, notamment parce que le réseau ferroviaire était surchargé. Dans ces conditions, le fret ne faisait qu'encombrer un réseau déjà saturé.

La conclusion du rapport du PACT (projet de l'International Union of combined rail-route transport companies) souligne les bienfaits de la privatisation : la libéralisation du rail a permis de promouvoir un service de qualité dans le transport combiné. Il faut signaler que le trafic de fret ferroviaire est en augmentation depuis la privatisation de BR en 1995.

Le financement du fret ferroviaire

• *Les redevances que les FOC payent à Railtrack*

En tant que propriétaire des infrastructures ferroviaires, Railtrack perçoit des redevances de la part des FOC. En 1998-1999, EWS et Freightliner ont versé 1,64 milliard de francs de redevances à Railtrack. Celui-ci a demandé au Rail Regulator d'imposer une hausse de 25% par unité, en mars 2000. Or, il est prévu qu'une telle hausse pourrait réduire le trafic de fret d'un cinquième. D'autre part, Railtrack a déclaré qu'il n'accepterait d'accroître ses capacités en faveur du fret ferroviaire que s'il pouvait réaliser une hausse des prix sur ses lignes. Cette hausse devrait encore réduire le trafic de fret d'un cinquième.

Un rapport du Rail Regulator a démontré que Railtrack ne pourrait recouvrir ses coûts qu'en augmentant ses redevances de 30% pour le fret. Toutefois, un deuxième rapport affirme que Railtrack pourrait réduire ses redevances de deux-tiers s'il était aussi efficient que les meilleurs services internationaux. Railtrack a rétorqué que les meilleurs services internationaux, tels que US freight railroads, ne gèrent pas un réseau saturé comme le réseau ferroviaire britannique.

En conséquence, le Rail Regulator, qui souhaite que les redevances et les informations concernant Railtrack soient plus transparentes, a décidé de réexaminer de fond en comble tout

le régime de redevances, avant d'arrêter un nouveau système pour avril 2001. EWS, qui détermine ses taux de croissance à venir en fonction des subventions et des décisions politiques, souhaite que le nouveau système soit plus favorable aux FOC. "Des redevances plus faibles sont indispensables à la réalisation d'une croissance de 80%, prévue par le gouvernement dans son plan décennal des transports" (*Customer First*, sept. 2000). La SRA pense que le Rail Regulator doit développer un régime de redevances qui offre "un environnement approprié à la croissance du fret ferroviaire", mais que le financement de cette croissance revient aux FOC et à la SRA.

• Les deux types de subventions accordées aux opérateurs de fret : le Freight Facilities Grant et le Track Access Grant

Le montant des subventions destinées au développement du fret ferroviaire s'élevait à 20 millions de francs par an entre 1987 et 1995, à 150 millions de francs en 1996 (année de privatisation), et à 290 millions de francs en 1997 et en 1998. Il a été ramené à 230 millions de francs en 1999, mais 457 millions ont été distribués en 1999 et en 2000 pour financer 48 projets de transport de fret ferroviaire.

Afin d'encourager le fret ferroviaire et le transport combiné, deux types de subventions peuvent être attribuées aux entreprises de transport de marchandises : le Freight Facilities Grant et le Track Access Grant. Ces deux aides peuvent être cumulées dans le but de financer une partie des projets de transport de fret ferroviaire.

Depuis 1975, le **Freight Facilities Grant** permet de subventionner les investissements et les équipements nécessaires à ce que les marchandises soient transportées sur rail et sur l'eau, comme les conteneurs ou le matériel servant au chargement et au déchargement. Le Freight Facilities Grant est une aide financière accordée aux clients du fret ferroviaire selon deux critères : l'impact environnemental et la situation financière, qui met en évidence la non-rentabilité du projet sans l'attribution de cette subvention.

Le **Track Access Grant** permet de subventionner les péages attribués à Railtrack par les opérateurs de fret ferroviaire. Le TAG est accordé aux FOC, aux entreprises de fret ferroviaire qui choisiraient le transport routier et qui prendraient des risques financiers en adoptant le rail s'il n'y avait pas de subventions. Le TAG est une aide financière versée a posteriori, lorsque les marchandises ont été acheminées. Ainsi, EWS et Freightliner ont reçu 180 millions de francs de subventions (Track Access Grant) du Ministère des transports en 1998-1999, d'après *The Economist* (3 juillet 1999).

Les deux aides financières que constituent le Freight Facilities Grant et le Track Access Grant ne sont pas bien conçues pour les situations actuelles. Par exemple, les subventions concernant les terminus de fret modernes ne concernent plus qu'une seule entreprise. Les procédures d'attribution des subventions, qui manquent parfois de transparence, sont longues, si bien qu'elles ne sont guère encourageantes. Ainsi, le Ministre des transports voulait que le TAG soit accordé dans un délai de six semaines ; cela met beaucoup plus de temps aujourd'hui.

• De nouvelles modalités d'attribution des subventions

Depuis 2001, la répartition des subventions est de la compétence de la SRA, et non plus du Ministère des transports. La SRA veut promouvoir le fret ferroviaire et le transport combiné par le biais de nouvelles subventions. En fait, il s'agit d'élargir les critères d'attribution des subventions existantes, afin de mieux prendre en compte les effets sur l'environnement, la sécurité, l'accessibilité, l'économie, l'intégration. En outre, le mode de distribution traditionnel des aides financières est remis en cause par la SRA ; celle-ci veut les

faire parvenir aux sociétés concernées beaucoup plus rapidement (dans un délai de quatre à six mois), en organisant par exemple des concours. A la fin de l'année 2000, la SRA a organisé un jeu-concours appelé "Rail Logistics Competition" et a offert 50 millions de francs de subventions aux projets qui démontraient le mieux comment le rail pouvait être intégré dans la chaîne logistique. La campagne de promotion du fret ferroviaire ainsi que l'annonce de cinq projets présélectionnés et de trois gagnants semblent avoir plus d'impact que le système de répartition des subventions traditionnel. Quant aux perdants du concours, il n'est pas exclu qu'ils n'accèdent pas aux Freight Facilities Grant.

La politique d'investissement dans le fret ferroviaire

• *Les projets d'investissement concernant le réseau ferroviaire britannique*

Dès que la SRA a été reconnue officiellement (le 1er février 2001), elle a annoncé la réalisation d'un double projet de transport combiné choisi parmi les cinq projets ferroviaires présentés aux médias lors du concours "Rail Logistics Competition". De grands investissements seront réalisés avec le concours du Railtrack et des Freight Operating Companies autour des ports de Southampton et de Felixstowe ; cela soulagera deux routes nationales puisque les conteneurs maritimes pourront être transportés par train. D'après le plan décennal des transports, la SRA va travailler en collaboration avec Railtrack pour favoriser le transport de conteneurs depuis les ports et développer les nouvelles routes prioritaires pour le fret. Ainsi, Railtrack et la SRA ont conclu un accord portant sur le renouvellement et l'écartement des voies ferrées entre le port de Felixstowe et les North Midlands (Nord de Birmingham) pour éviter que les trains passent à Londres.

Il faut savoir que la mauvaise situation du réseau existant (insuffisance des "voies lentes", autrement dit, des voies ferrées destinées aux trains circulant lentement…), que doit gérer Railtrack, s'explique par l'héritage du réseau nationalisé et par la croissance du trafic ferroviaire. Par exemple, l'entretien de la ligne Settle à Carlisle, que la BR était prête à supprimer en 1990, coûte cher. Cette voie ferrée, qui a subsisté grâce à la libéralisation et à la compagnie EWS, est utilisée aujourd'hui pour transporter le charbon et les minerais de l'Ecosse à l'Angleterre : 30 trains de marchandises circulent quotidiennement, au lieu d'un seul il y a trois ans. Mais l'ancienneté de la ligne et l'érosion ont conduit Railtrack, en 1999, à lancer un programme d'entretien de 150 millions de francs, alors que le montant des travaux nécessaires au renforcement des ouvrages est estimé à 1,1 milliard de francs. De même, la grande ligne "West Coast Main Line" qui relie Londres au Nord-Ouest de la Grande-Bretagne, manque d'investissements depuis longtemps, si bien qu'elle ne peut plus faire face à la croissance du trafic ferroviaire de voyageurs et de marchandises. De ce fait, Virgin Rail, la TOC (Train Operating Company) qui assure la circulation des trains à grande vitesse (HST) sur cette ligne, a voulu négocier avec Railtrack, en juin 1998, le renouvellement de la voie. Railtrack s'est alors engagé à mettre en service 42 "voies lentes" supplémentaires sur cette ligne d'ici mai 2002, alors qu'on en dénombre déjà 40. Mais, comme la situation n'a guère évolué depuis juin 1998, le Rail Regulator a décidé de durcir sa position en condamnant le non-renouvellement de la ligne "West Coast Main Line".

Ainsi, des tensions sont perceptibles entre EWS et Railtrack sur une vingtaine de questions majeures, officiellement appelées "demandes raisonnables de la part des usagers" ("customer reasonable requirements"). EWS considère ces doléances comme des sujets de "dispute", de discorde. Au contraire, Railtrack les perçoit comme de simples "discussions".

• Les investissements en matériel émanant des FOC

Les FOC réalisent d'importants investissements pour moderniser leur matériel et être plus performantes. L'extension du parc de locomotives et de wagons illustre leur foi en l'avenir du secteur, contrairement à l'esprit de l'ancienne société BR. Par exemple, EWS a commandé 250 locomotives américaines et s'en est procuré 30 en Espagne, afin d'améliorer la vitesse et la fiabilité des trains qu'elle met à la disposition du Post Office : ces trains pourront rouler à une vitesse de 200 km/h (contre 160 km/h aujourd'hui). De plus, EWS a acheté 2500 nouveaux wagons, construits à York (centre traditionnel de chemins de fer britannique). Elle a déjà dépensé 5 milliards de francs, et a lancé un plan d'investissements de l'ordre de 7 milliards de francs sur quatre ans en ce qui concerne la modernisation du matériel (système informatique, nouvelles locomotives…). Freightliner a également renouvelé ses équipements afin de quadrupler ses capacités de fret ferroviaire. Les FOC ont construit cinquante terminus de fret ferroviaire dans les trois dernières années.

Perspectives

D'après le très officiel *Bulletin of Rail Statistics* publié en août 2000, "les statistiques des années précédentes nous donnent à penser que le fret reprend des forces". L'enquête du même mois réalisée auprès des usagers du rail (*National Survey of Rail Freight Users*") a soutenu cette analyse. Même si les péripéties du fonctionnement du réseau britannique en 2001 laissent penser que le volume des marchandises transportées ne va pas croître aussi vite que prévu, le fait de parler d'une croissance du fret ferroviaire est en lui-même quelque chose de neuf au Royaume-Uni.

SUISSE

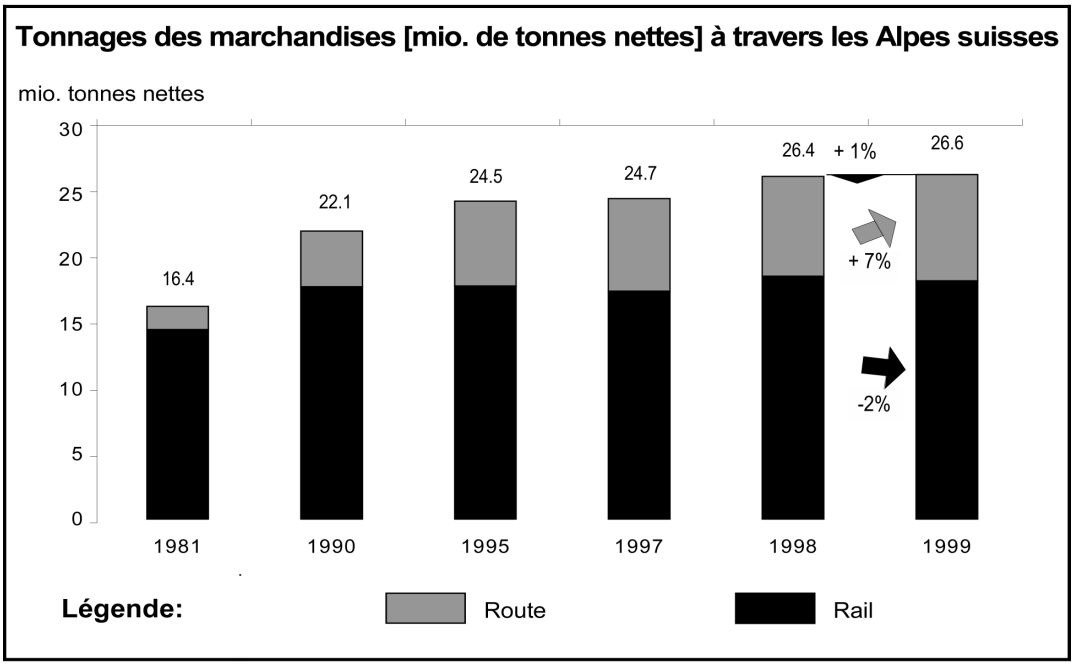
1. LE FRET FERROVIAIRE EN SUISSE

Situation et évolution du trafic

En 1997, 62 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par rail : 47,5 millions de tonnes (76,6%) l'ont été par les CFF (Chemins de fer suisses) et 13,7 millions de tonnes (22,1%) par les entreprises de transport concessionnaires (ETC). Le fret ferroviaire a ainsi accompli une prestation totale de 8 688 millions de tonnes-kilomètres (8 166 millions de tonnes-kilomètres revenant aux CFF et 522 millions aux ETC).

En vingt ans, la part de marché du transport ferroviaire a baissé ; le trafic ferroviaire de marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres, est passé de 52% en 1980 à 37% en 1999.

Tonnages des marchandises transportées par route et par rail à travers les Alpes



Mode de transport	1997	Evolution	1998	Evolution	1999
	mio. t	1997 1998	mio. t	1998 1999	mio. t
Route	7.12	+ 8%	7.69	+ 7%	8.20
Trafic combiné[1)]	8.22	+ 9%	8.98	- 2%	8.82
Trafic wagons complets	9.35	+ 4%	9.74	- 2%	9.53
Rail[1)]	17.57	+ 7%	18.72	- 2%	18.35
Total	24.69	+ 7%	26.41	+ 1%	26.55

[1)] Méthode de calcul améliorée pour les tonnes nettes du trafic combiné dès 1995

Actuellement, les enjeux principaux du fret ferroviaire suisse sont liés au transport transalpin. La proportion du fret transalpin par rapport à l'ensemble du trafic ferroviaire de marchandises national est particulièrement importante, puisqu'elle avoisine les 43% (*Source : Fact-sheets de l'OFT pour la promotion du transport ferroviaire de marchandises, en juin 2000*). Entre 1990 et 2000, le tonnage transporté a connu une croissance de 50%. D'après le schéma de la page précédente, le fret transalpin effectué par la route ou le rail a progressé de 1% pour s'établir à 26,55 millions de tonnes en 1999. 69% des marchandises ont été acheminées par le rail, contre 31% par la route ; 8,82 millions de tonnes de marchandises ont été transportées dans le cadre du trafic combiné et 9,53 millions de tonnes ont été délivrées par wagons complets. Pendant longtemps, la quasi-totalité du trafic transalpin a été réalisée par chemin de fer. La part de marché du fret ferroviaire transalpin suisse a reculé (69% en 1999 contre 93% en 1980) ces dernières décennies.

Contexte politique

L'accord bilatéral concernant les transports terrestres entre la Suisse et l'Union Européenne a engendré un certain nombre de modifications par rapport à la politique des transports datant du vingtième siècle. Depuis le 1er janvier 2001, les camions suisses et étrangers paient une redevance poids lourds proportionnelle aux prestations (RPLP) pour l'utilisation du réseau routier suisse. Leur circulation reste interdite la nuit et le dimanche. La limite de poids a été relevée à 34 tonnes, au lieu des 28 tonnes en vigueur jusqu'à l'année 2000. De plus, les contingents pour les véhicules de 40 tonnes et les courses des véhicules circulant à vide ou transportant des produits légers dans le cadre de l'accord bilatéral sur les transports terrestres sont autorisés. En acceptant de prendre cette décision, le Conseil fédéral suisse vise à mieux faire accepter la RPLP tant en Suisse que dans l'Union Européenne. L'application de la RPLP au niveau suisse a eu une influence importante sur le prix du transport routier de marchandises à l'intérieur du pays.

L'objectif du Conseil fédéral suisse consiste à réduire le nombre de camions traversant les Alpes à 650 000, une fois que le tunnel de Saint-Gothard sera construit. Cet objectif est inscrit dans la loi sur le transfert du trafic du 8 octobre 1999, qui doit permettre d'appliquer progressivement l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Le Conseil fédéral a adopté un certain nombre de mesures d'accompagnement à cette fin (voir encadré, page suivante) : entre 2000 et 2010, près de 280 millions de francs sont prévus chaque année pour financer ces mesures, soit environ 150 millions de francs de plus qu'aujourd'hui. Depuis 2000, ces fonds ne sont plus directement alloués aux chemins de fers suisses, mais distribués sur appel d'offres aux opérateurs de transport combiné (chaussée roulante).

Les acteurs du fret ferroviaire

CFF Cargo tient à maintenir un réseau de fret performant, couvrant l'ensemble du territoire national. Dans cette optique, CFF Cargo laissera à d'autres les activités annexes comme le transport routier ou l'entreposage. Les CFF cherchent à se rapprocher de leurs clients, si bien qu'ils ont ouvert, en avril 2000, à Fribourg, un centre de service clientèle qui fonctionne 7 jours sur 7 et 24 h sur 24. Ce centre devrait considérablement améliorer le contact avec la clientèle et permettre des relations proches de celles qui peuvent être offertes par les entreprises de transport routier.

BLS Cargo AG, la filiale Cargo de la petite compagnie BLS (Bern Lötschberg Simplon) créée en avril 2001, dispose d'une importante marge de manœuvre dans le transport par trains

complets. L'indépendance à l'égard des CFF est fondamentale car le trafic ferroviaire sur l'axe Nord-Sud dispose de 2 passages : le Gothard, dont l'infrastructure appartient aux CFF, et le Simplon, qui dépend de la BLS. Les CFF sont parvenus à établir une convention avec la compagnie BLS pour obtenir l'exclusivité du transport passagers sur la ligne, tandis que les deux sociétés restent concurrentes en matière de fret.

Par ailleurs, l'opérateur de transport combiné suisse Hupac SA a montré un esprit d'initiative et d'innovation prépondérant dans l'organisation du transport ferroviaire. Malgré les difficultés auxquelles doit faire face le transport ferroviaire de marchandises en Europe, le trafic de Hupac a enregistré une hausse en 2000 (+14,4 %, dont +18 % pour le transport non accompagné de conteneurs à travers les Alpes et +3,5 % pour la chaussée roulante).

Aperçu des mesures d'accompagnement

Conditions-cadres ferroviaires

- *Augmentation de l'efficacité du fret ferroviaire (nouveau régime des indemnités)*
- *Garantie de capacités suffisantes aux terminaux suisses et étrangers*
- *Exonération partielle de la RPLP pour le parcours initial et terminal du trafic combiné non accompagné et suppression de la réglementation concernant les zones radiales*
- *Promotion internationale du fret ferroviaire et accélération des formalités douanières*
- *Réalisation accélérée du tunnel de base du Loetschberg*
- *Augmentations de la productivité de l'infrastructure ferroviaire*
- *Augmentations de la productivité de l'exploitation ferroviaire*
- *Trafic combiné Suisse (TRACS)*
- *Transfert accéléré dans la phase transitoire (augmentation des contributions d'exploitation annuelles)*

Conditions-cadres routières

- *Renforcement des contrôles des poids lourds*
- *Conditions de travail dans le fret routier*
- *Gestion nationale du trafic lourd en cas de surcharge des axes de transit à travers les Alpes*
- *Vitesse minimale sur les tronçons de montagne (rampes)*
- *Octroi de contingents de 40 tonnes et de courses de véhicules vides ou chargés de produits légers à des transporteurs suisses*

Le hub de Bâle et le phénomène de concentration

En Suisse, Bâle va devenir la capitale des transports ferroviaires. Cet «Eurohub» concentrera les mouvements de manœuvre et devrait offrir un gain de temps de 20 à 25% dans le sens Nord-Sud. Signe de son importance nouvelle, Bâle accueillera prochainement les 350 employés de la direction de CFF Cargo actuellement répartis entre Berne, Zurich et Lucerne. Le syndicat SEV s'interroge sur le bien-fondé de cette concentration et craint de ce fait des licenciements à la gare de Chiasso, où travaillent plus de 200 personnes.

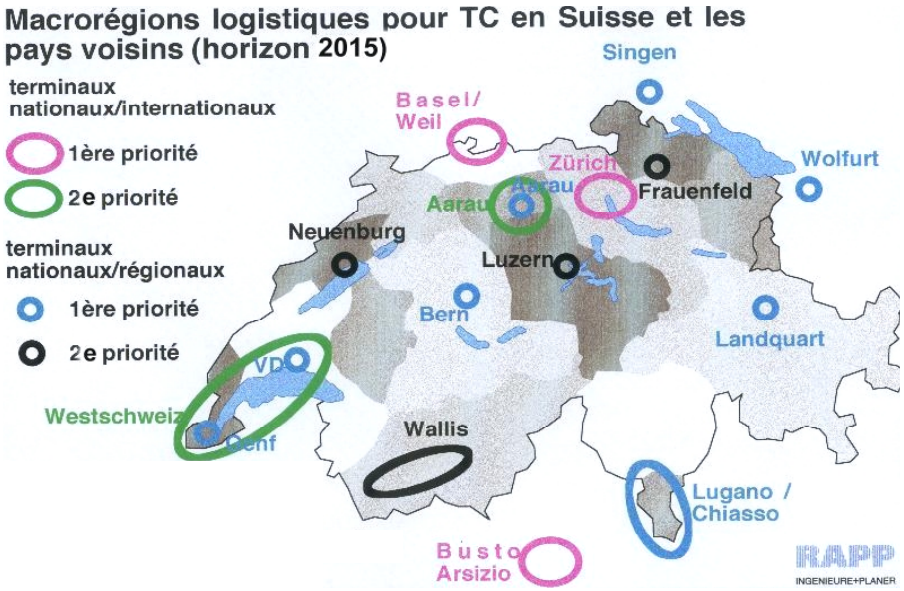
Les perspectives concernant les terminaux suisses et le programme de recherche « PNR 41 »

Jusqu'aux travaux du programme national de recherche suisse « Transport et Environnement, PNR 41 », la Suisse n'avait jamais mené de réflexion globale (Ruesch, 2000) en vue d'optimiser la planification de terminaux de transbordement, contrairement à ce qui avait été fait en Italie ou en Allemagne. L'accessibilité publique et l'organisation générale des terminaux restent d'ailleurs des notions très floues en Suisse. Le PNR41 s'est occupé de l'étude du devenir des terminaux suisses. Il a lancé deux études sur ce sujet, Ruesch et Poschet.

Martin Ruesch et al. (Rapp SA, 2000) a mené une étude dont l'objectif est d'explorer les potentiels (horizon 2015) d'un système de transport combiné interne à la Suisse à travers trois variantes différentes : des liaisons par trains « shuttle », des trains de ligne, et un système « Hub and Spokes » qui inclut des trains « shuttle » pour les transports combinés import-export. Les scénarios étudiés mettent en évidence l'importance des conditions-cadres politiques et réglementaires : le potentiel de report modal varie de 1 à 40 millions de tonnes par an selon le choix du concept d'implantation et selon le système de transport adopté. Cela signifierait un report modal de 1 à 7 % de la route vers le rail pour les transports intérieurs, et de 65 à 85 % pour le transport combiné import-export. Une réduction du nombre de terminaux est préconisée ; 8 à 12 macro-localisations de terminaux de transbordement prioritaires sont proposées (contre 16 actuellement). Ces recommandations devraient pouvoir se matérialiser à travers les plans sectoriels des réseaux de transport (voir carte, ci-dessous).

La seconde étude du PNR 41 (L. Poschet et al, 2000) a mené une réflexion sur les terminaux existants en Suisse et a esquissé un nouveau concept, à travers une typologie de l'implantation des plates-formes multimodales. Il en résulte que l'élaboration future de deux plans sectoriels d'affectation du territoire de la Confédération, respectivement route et rail, présente une bonne occasion pour instituer une planification coordonnée du réseau de terminaux. Les efforts devraient aboutir dans les deux prochaines années.

Macro-localisation des terminaux de transbordement selon PNR 41, Projet B2



Source : RAPP

2. LA SUISSE AU CŒUR DE PLUSIEURS RESEAUX DE FRET FERROVIAIRE EUROPEENS

La «chaussée roulante» entre Fribourg-en-Brisgau et Novara

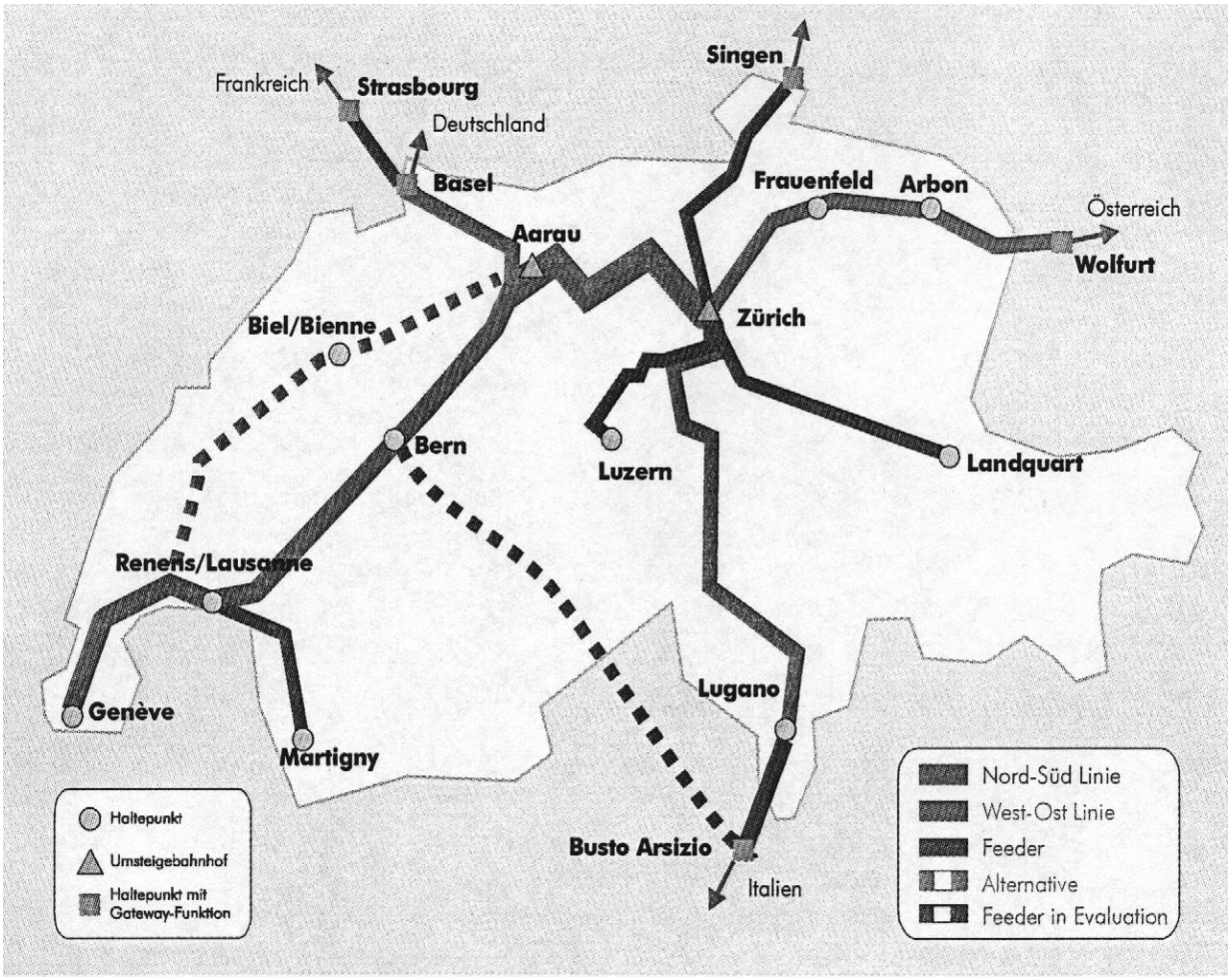
L'ouverture de la «chaussée roulante» Fribourg-en-Brisgau - Novara aux trains qui transportent des camions pouvant atteindre une hauteur de quatre mètres a été mise en service en juin 2001. L'adaptation du profil des tunnels du Lötschberg et du Simplon est achevée, mais les travaux sur le tronçon Iselle-Varzo (6,3 km) limiteront encore la capacité jusqu'en 2002. La gestion du tronçon suisse, entre Weil am Rhein et Domodossola, sera confiée à la société RAlpin AG, dont la création a été annoncée au printemps 2001 par le BLS, les CFF et Hupac. A partir de juin 2001, la chaussée roulante devrait permettre de doubler le nombre de camions traversant les Alpes sur wagons surbaissés, en attendant l'ouverture du nouveau tunnel du Lötschberg en 2006 et du tunnel de base du Gothard en 2012.

Le réseau de transport combiné organisé depuis la Suisse

L'année 2000 a permis un certain nombre de réflexions visant à élaborer un réseau de terminaux de transbordement intérieur à la Suisse[21]. En effet, des initiatives mixtes (privées et publiques) ont permis de mettre en service un train de wagons complets. Ce train circule la nuit, cinq fois par semaine entre Dietikon et Genève, ce qui permet de concurrencer les transporteurs routiers empruntant l'autoroute A1. Cette offre, appelée Cargo Combi CH**,** est assurée par des transporteurs du rail, de la route et des chargeurs (CFF Cargo, BLS, MthB, Planzer, Bertschi et Migros), qui travaillent en partenariat. A l'opposé des deux projets qui ont échoué dans ce domaine, (Combi X et Trans-combi), Cargo Combi CH est effectué depuis la base, en collaboration avec les clients. Un élargissement du réseau est prévu afin de relier à moyen terme 4 à 7 terminaux, couvrant une grande partie de la Suisse. De ce fait, le transport combiné permettra d'assurer les liaisons entre le réseau interne et le réseau externe, entre celui des importations et celui des exportations. Le projet Cargo Combi CH va de pair avec l'expérimentation d'un système innovateur de transbordement sans grue (RTS-500 Furmia), dans le cadre du projet Européen « Innovative Distribution with Intermodal Freight Operation in Metropolitan Aereas » (IDIOMA), dont les différents partenaires sont RAPP SA, ETHZ/IVT, Combibox-System, et USEGO SA. Le réseau Cargo Combi a été précédé par une étude de faisabilité KLV-CH, Pegasus, qui a été réalisée par le bureau d'études Transcare. Ce rapport a été entrepris sous le patronat de l'Office fédéral des transports par un groupe de travail mixte (collectivités publiques et secteur privé), dans la perspective de la fondation d'une société d'exploitation pour le transport combiné à l'intérieur du pays. Cette étude propose un système de trains de ligne avec principalement les deux lignes Est-Ouest et Nord-Sud (voir carte, page suivante).

[21] Voir le programme PNR 41 énoncé dans la partie intitulée "Le fret ferroviaire en Suisse".

Le concept KLV-CH



Source KLV-CH, 1998

3. LES STRATEGIES DES SOCIETES SUISSES

La société Hupac

La société suisse de transport combiné Hupac dispose en Italie d'un terminal à Busto Arsizio, près de Milan, capable de manutentionner 1 million d'unités de charge par an.

Hupac SA est un opérateur de transport intermodal suisse qui est très actif au niveau international, en particulier sur l'axe européen Nord- Sud (voir tableau, page suivante).

Hupac a obtenu en 1999 une concession de tractionnaire ferroviaire sur le territoire allemand, a acheté des sillons à la DB[22] et a organisé en collaboration avec une entreprise indépendante (HGK Köln) un train « free access » de Cologne à Pomezia, près de Rome. Des préparatifs sont en cours pour obtenir le statut de tractionnaire en Suisse et en Italie.

[22] Voir les acteurs du fret ferroviaire dans la partie consacrée à l'Allemagne.

Chiffres de Hupac pour les secteurs individuels

Envois	2000	1999	Evolution 1999/2000
TCNA* transalpin	277 551	233 460	+ 18,8%
TCNA* import/export	37 306	37 418	- 0,2%
Chaussée roulante	53 571	51 733	+ 3,5%
TCNA* reste de Europe	5 311	4 058	+ 30,9%
Total	373 739	326 669	+ 14,4%

*TCNA: Transport de conteneurs non accompagnés

Selon les responsables de l'entreprise, seule la maîtrise de l'ensemble de la chaîne de transport peut garantir une offre satisfaisante. Les dirigeants de Hupac dénoncent la mauvaise qualité des services des compagnies ferroviaires et l'application timide des réformes ferroviaires. Les retards aux frontières représentent un autre facteur qui amène l'entreprise à vouloir s'occuper de la traction ; Hupac souhaite créer de véritables « free ways ».

Le système de Shuttles et Gateways permettant de regrouper les conteneurs (voir carte, page suivante) ayant fait ses preuves depuis plusieurs années, l'entreprise entreprend une amélioration des conditions de chargement et de déchargement sur les terminaux, à l'exemple des mesures prises pour le terminal de Busto Ariziso (système de sanctions ou de récompenses pour que les entreprises reprennent les conteneurs rapidement (ponctualité), ouverture du terminal 24 h sur 24 h...). Hupac a aussi commencé à travailler en collaboration avec une entreprise implantée à proximité du terminal ; cette entreprise gère un entrepôt et offre des services logistiques.

L'échec des accords entre CFF et FS

Annoncé lors du contrat de Joint-Venture (le 2 février 2000), l'ambitieux projet de Cargo SI fusionnant les deux unités cargo des FS et des CFF aurait dû voir le jour en janvier 2001[23]. Cargo SI aurait été la deuxième entreprise de transport ferroviaire et de logistique en Europe ; elle aurait employé près de 20 000 personnes et son capital-actions aurait été de 1200 millions d'Euros pour un chiffre d'affaires de 1,65 milliard d'Euros. Cargo SI devait exploiter un réseau de 19 000 km. Le siège de l'entreprise devait être implanté à Milan et il était prévu de constituer une importante plaque tournante, un «hub», à Bâle.

Toutefois, le dossier de fusion qui avait été déposé auprès des instances européennes, a été retiré en mars 2000 et n'a pas été représenté depuis. Les CFF ont annoncé en avril 2001 qu'un partenariat pragmatique se substituerait à la fusion trop tôt célébrée, même si la société suisse déclare que le «but à long terme reste inchangé». D'après la presse, Cargo SI ressemble de plus en plus à une coquille vide (*Le Temps*, 5 avril 2001). Les conseils d'administration des entreprises FS et CFF avaient conduit de larges négociations, qui étaient près d'aboutir, mais leur rapprochement n'a pas eu lieu, semble-t-il pour des raisons économiques ou sociales : des cheminots italiens se sont mis en grève... Il faut aussi évoquer la persistance des problèmes techniques, relevant de l'unification de deux infrastructures et de deux cultures radicalement différentes (la façon de travailler n'est pas la même...).

[23] Voir l'échec des accords entre FS et CFF dans la partie consacrée à l'Italie.

L'intérêt de CFF Cargo pour l'exploitation des réseaux anglais

Les CFF s'intéressent plus au réseau britannique qu'au réseau italien, de telle sorte que l'entente est plus difficile avec les FS qu'avec la société John Laing Ldt. Il en résulte que les CFF ont quelque peu changé leur centre d'intérêt stratégique au niveau européen.

Les CFF ont conclu en septembre 2000 un partenariat avec la société John Laing Ldt afin de déposer une candidature commune pour l'exploitation conjointe de deux réseaux anglais, totalisant environ 1400 km de rail (quasiment 1/3 du réseau Suisse). Les investissements nécessaires à cette opération sont estimés à environ 100 millions d'Euros.

Réseau Hupac avec relations shuttles

L'alliance entre CFF Cargo et HGK

Une «alliance stratégique» se dessine entre CFF Cargo et la société allemande Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), qui emploie 660 personnes, exploite un réseau ferré de 100 km et a réalisé un chiffre d'affaires de 80 millions de francs en 2000.

Pour le directeur de CFF Cargo, Daniel Nordmann, ce partenaire «parfaitement situé au sud de la Ruhr, près d'Anvers et Rotterdam» renforcera la position concurrentielle des deux alliés sur un marché où la libéralisation commence seulement à déployer ses effets. Daniel Nordmann vise «une croissance ciblée en Europe», principalement sur l'axe Nord-Sud, si bien que CFF Cargo devrait collaborer plus étroitement avec les entreprises du port international de Bâle.

Le rapprochement entre BLS Cargo et la DB

Las des CFF, la société suisse BLS Cargo AG cherche des partenaires européens. Ainsi, la société suisse a conclu un rapprochement avec la DB[24], dont les intérêts concernant le trafic Nord-Sud sont évidents. En effet, la compagnie BLS a annoncé en avril 2001 la création d'une filiale BLS Cargo, dirigée par Dirk Stahl, venu de Deutsche Bahn. La société-mère détient actuellement l'ensemble du capital, mais n'exclut pas l'entrée de partenaires étrangers minoritaires ; DB Cargo pourrait être le premier (*Neue Zurcher Zeitung*, 4 avril 2001).

BLS Cargo vise à développer le transit de marchandises par le Lötschberg et le Simplon : le transport par trains complets est le seul domaine où elle dispose d'une large liberté de manœuvre face aux CFF.

***

[24] Voir les acteurs du fret ferroviaire dans la partie consacrée à l'Allemagne.

POUR EN SAVOIR PLUS

Informations générales sur le fret ferroviaire

Statistiques et évolution du fret en Europe
http://www.transports.equipement.gouv.fr/actuas/memento/europe/TM-modal.htm
http://www.transports.equipement.gouv.fr/actuas/memento/europe/TM-fer.htm

Informations sur la réglementation et l'organisation du secteur ferroviaire
http://www.oecd.org/cem/events/JustPub/justRailfr.htm
http://www.eiro.eurofound.ie/2000/03/study/TN0003277S.html
http://www.nfp41.ch/popular/f/marchandises.html
http://www.senat.fr/rap/r96-76/r96-76_mono.html

Autres sites Internet
http://www.rail.lu/liens.html
http://www.uic.asso.fr/fr/index.html (Union Internationale des Chemins de fer)

Informations sur le fret ferroviaire dans différents pays européens

Allemagne
http://www.db-cargo.de
http://www.bahn.de

Autriche
http://www.oebb.at (ÖBB)

Belgique
http://www.sncb.be
http://www.b-rail.be
http://www.b-rail.com

Espagne
http://www.renfe.es

France
Actes du Colloque Avenir Transports, Fret ferroviaire : comment stopper le déclin ? Assemblée nationale, 8 juin 2000 (*Avenir Transports* est un groupe d'étude et de réflexion sur les transports qui rassemble des professionnels du secteur ainsi que 70 parlementaires de toutes tendances)

Fret Magazine de la SNCF : www.sncf.com/fret/fretmag/
L'œil du chargeur (AUTF) : www.autf.fr/fr/missions/missions.htm
Etats généraux du fret ferroviaire à la Cité des Sciences (Paris, nov. 2000) : http://www.equipement.gouv.fr/presidence-francaise/Fret-ferroviaire/index.htm
http://www.equipement.gouv.fr/presidence-francaise/Fret-ferroviaire/Annexe1.htm

Italie

http://www.fs-on-line.it

Pays-Bas

http://ns.nl
http://railion.nl

Royaume-Uni

www.railtrack.co.uk/freight/index.htm
www.ews-railways.co.uk/index2.htm
www.freightcommercial.co.uk/freight_guide/
www.sra.gov.uk/Publications/Consultations_docs/freight_cons.htm : "Public Support for Rail Freight: A Consultation Document" (critique du système actuel d'attribution des aides financières, août 2000)
www.rail-reg.gov.uk (sur la page d'accueil du Rail Regulator, on trouve une condamnation officielle de Railtrack) : "West Coast Main Line: modified draft final order against Railtrack plc", mars 2000
www.rail-reg.gov.uk/freight.htm : "National Survey of Rail Freight Users" (enquête auprès des usagers de fret ferroviaire, août 2000) ; "Review of Freight Charging Policy: Emerging views on key issues" (août 2000) ; "Review of Freight Charging Policy: A Consultation Document" (avis du Regulator sur le système des redevances, mai 2000) ; "Standalone cost of freight access" (analyse économique du système de redevances, août 2000)
www.detr.gov.uk (Ministère des transports)
www.transtat.detr.gov.uk/freight/index.htm (Statistiques sur le fret)
www.transtat.detr.gov.uk/qbullets/qrail.htm (Bulletin trimestriel des statistiques sur le rail)
www.detr.gov.uk/trans2010/index.htm : "Transport 2010- The 10 Year Plan" (plan décennal des transports, juillet 2000)

Suisse

http://www.bav.admin.ch (Fact-sheets de l'OFT, promotion du trafic ferroviaire de marchandises, juin 2000
http://www.admin.ch/ch/f/rs/c740_1.html
http://www.sbb.ch/gs/press/press10_f.htm (CFF)
http://www.sbbcargo.ch/fr/index.htm (CFF Cargo)
http://www.cffcargo.ch
http://www.rail.ch
http://www.bls.ch/french/sites/i_2intverkehr.html
http://www.klv.ch

Informations sur les réseaux de fret ferroviaire européens

http://www.transalpine.com/proj_int.asp (réseau transalpin)
http://www.iut-tarbes.fr/Tcp/Documentation/Expose/expose2.htm (réseau entre la France et l'Espagne)
http://www.sncf.com/fret/internat/corridor/belifret.htm (réseau Belifret)
http://www.belifret.lu/f/corridor/3000trains.html
http://www.sncf.com/fret/internat/corridor.htm et http://www.sncf.com/fret/internat/trains.htm

***

PRESENTATION DE L'OBSERVATOIRE DES POLITIQUES ET DES STRATEGIES EN EUROPE

Si la vocation politique du Conseil National des Transports est évidemment nationale, la base de référence sur laquelle il s'appuie ne saurait se borner aux frontières de la France. L'économie du transport – les mouvements de personnes et de marchandises, l'activité des opérateurs – est déjà d'envergure européenne et parfois mondiale. Quant aux politiques nationales de transport, elles sont largement entraînées par les politiques communautaires, décidées par les États membres à travers les Conseils des ministres de l'Union, ou doivent du moins leur être compatibles. C'est à l'échelle de l'Europe que s'élabore la cohérence de la politique et de l'économie du transport.

C'est pour mieux prendre en compte la montée en puissance des politiques communautaires et l'internationalisation du marché des utilisateurs et des entreprises de transport que le CNT a décidé de se doter d'un dispositif permanent d'observation du transport à l'échelle européenne, l'"Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe".

Il s'agit d'un dispositif léger, fondé sur la participation d'experts indépendants (choisis intuitu personae) et travaillant dans les principaux pays de l'Europe occidentale. Le réseau se charge, d'une part, d'explorer les thèmes prioritaires retenus après l'avis de la section permanente du CNT et, d'autre part, d'établir périodiquement une "chronique des événements marquants" permettant une vision à la fois synthétique et comparative des évolutions du système de transport en Europe, dans toutes ses dimensions.

Le réseau des experts de l'OPSTE se compose actuellement de :

- Michel Beuthe, Université de Mons (Belgique)
- Antoine Beyer, Université Louis Pasteur, Strasbourg (France)
- Sergio Bologna, Progetrasporti, Milan (Italie)
- Mme June Burnham, Middlesex University, Londres (Royaume Uni)
- Bertil Carstam, consultant, Suède
- Tristan Chevroulet, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (Suisse)
- Rafael Gimenez i Capdevila, Institut d'études territoriales (Généralité de Catalogne - Université Pompeu Fabra), Barcelone (Espagne)
- Séraphin Kapros, Université de la mer Egée, Chios (Grèce)
- Dieter Läpple et Jens-Martin Gutsche, Université Technique de Hambourg-Harburg (Allemagne)
- Fernando Nunes da Silva, Université technique de Lisbonne (Portugal)
- Dieter Plehwe, Wissenschaftsentrum für Sozialforschung, Berlin (Allemagne)
- Ronald Pohoryles, ICCR, Vienne (Autriche)
- Philippe Tardieu, NEA, Rijswijk (Pays Bas)

L'observatoire édite périodiquement un bulletin, *Transports/Europe*, disponible en français et en anglais sur le site Internet du CNT : www.cnt.fr

La direction et l'animation de l'Observatoire sont assurés par Michel Savy, professeur à l'Université Paris 12 – Val de Marne et Christine Aubriot, chargée de mission au CNT.

***

COORDONNÉES DES RESPONSABLES DE L'OBSERVATOIRE ET DES EXPERTS AYANT CONTRIBUÉ À RÉALISER CE DOSSIER

Michel Savy, Directeur de l'Observatoire,
Professeur à l'université Paris XII et à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
Université Paris 12 - IUP
Immeuble La Pyramide
80, avenue du général de Gaulle
F 94009 Créteil cedex
Téléphone : 01.45.17.71.44
e-mail : savy@univ-paris12.fr

Christine Aubriot, chargée de mission au CNT
34, Avenue Marceau
F 75008 Paris
Téléphone : 01.53.23.85.92
Fax : 01.53.23.85.80
e-mail : christine.aubriot@cnt.fr

***

Michel Beuthe
Fucam (Groupe Transport et mobilité)
151 Chaussée de Binche
7000 Mons (Belgique)
Téléphone : 00.32.65.32.32.96
Fax : 00.32.65.31.56.91
e-mail : Beuthe@message.fucam.ac.be

Antoine Beyer
Université de Strasbourg Louis Pasteur
3 Rue de l'Argonne
67 000 Strasbourg (France)
Téléphone : 03.90.24.09.69
e-mail : beyer@lorraine.u-strasbg.fr

Sergio Bologna
Progetrasporti Associati
Via Casale 7
20144 Milano (Italie)
Téléphone : 00.39.02.58.10.51.43
Fax : 00.39.02.89.42.85.05
e-mail : Progetrasporti@iol.it

June Burnham
Middlesex University Faculty of Humanities
White Hart Lane
London N 17 8 HR (Royaume-Uni)
Téléphone : 00.44.(0).20.84.11.60.22
Fax : 00.44.(0).20.84.11.68.78
e-mail : J.Burnham@mdx.ac.uk

Tristan Chevroulet
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne DGC – LEM
Case postale
CH 1015 Lausanne (Suisse)
Téléphone : 00.41.21.693.28.77
Fax : 00.41.21.693.50.60
e-mail : Tristan.Chevroulet@epfl.ch

Rafael Gimenez i Capdevila
Institut d'Estudis Territorials
Generalitat de Catalunya - Universitat Pompeu Fabra
Passeig de Circumval lacio, 8
08003 Barcelona (Espagne)
Téléphone : 00.34.93.542.26.32 /33
Fax : 00.34.93.542.25.99
e-mail : rafael.gimenez@ietx.upf.es
http : //www.ietcat.org

Séraphin Kapros
Université de la mer Egée
2A rue Korais
82100 Kios (Grèce)
Téléphone : 00.30.16.83.10.94
e-mail : skapros@stt.aegean.gr

Dieter Läpple
Technische Universitat Hamburg-harburg
AB 1-06 Stadtokonomie
D 21071 Hamburg (Allemagne)
Téléphone : 00.49.40.42.87.83.110/(3210)
Fax : 00.49.40.42.87.82.794
e-mail : laepple@tu-harburg.de

Fernando Nunes da Silva
Instituto Superior Tecnico/ CESUR
Avenue Rovisco Pais
1049 – 001 Lisbonne (Portugal)
Téléphone : 00.35.12.18.40.95.80 ou 00.35.12.18.41.83.11
Fax : 00.35.12.18.40.98.84
e-mail : fnsilva@cesur.civil.ist.utl.pt

Ronald Pohoryles
ICCR (Interdisciplinary Centre for Comparative Research)
Schottenfeldgasse 69/1
1070 Vienne (Autriche)
Téléphone : 00.43.15.24.13.93-111
Fax : 00.43.15.24.43.93-200
e-mail : r.pohoryles@iccr-international.org

Philippe Tardieu
NEA
PO BOX 1969
2280 DZ Rijswijk (Pays-Bas)
Téléphone : 00.31.70.39.88.369
Fax : 00.31.70.39.88.411
e-mail : pta@nea.nl

***