Le fret ferroviaire

Alain Bourissou, Paul Mordant

▶ **To cite this version:**

Alain Bourissou, Paul Mordant. Le fret ferroviaire. Sciences de l'Homme et Société. 1998. hal-01908520

HAL Id: hal-01908520
https://minesparis-psl.hal.science/hal-01908520

Submitted on 30 Oct 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

BIBLIOTHÈQUE
DE L'ÉCOLE DES MINES
60, boulevard St-Michel
75272 PARIS CEDEX 06
Téléphone : 40 51 90 56
IE 1 [377]

Le Fret Ferroviaire Pour une logique Européenne.

Mémoire de troisième année.

Ecole des Mines de Paris - Corps Techniques de l'Etat

Alain Bourissou - Paul Mordant

Consultation
sur place

[1998]

I. INTRODUCTION - REMERCIEMENTS

Nous avons réalisé cette étude dans le cadre de notre dernière année de formation au Corps des Mines. En parallèle à nos cours à l'Ecole des Mines, nous avons consacré un tiers de notre année à ce travail. Celui-ci a été conclu par une présentation orale, le 16 juin 1997. Le présent rapport vise à éclairer notre thèse de toutes les informations que nous avons collectées.

Outre un travail bibliographique approfondi, nous avons consulté une cinquantaine de personnes, afin de nous faire une opinion aussi précise et complète que possible. Nous remercions tous nos interlocuteurs pour leur accueil et la sincérité avec laquelle ils se sont livrés à l'exercice.

Nous remercions plus particulièrement notre "terrain", la direction du Fret SNCF, qui nous a ouvert grandes ses portes, ainsi que notre "pilote", M. Yves Martin, qui nous a guidés pour cette étude.

II. TABLE DES MATIERES

I. INTRODUCTION - REMERCIEMENTS **2**

II. TABLE DES MATIÈRES **3**

III. RÉSUMÉ **5**

IV. PERSONNES CONSULTÉES **6**

A. ADMINISTRATIONS FRANÇAISES 6
B. SNCF 6
C. DEUTSCHE BAHN 6
D. ANGLETERRE 7
E. OPÉRATEURS DE TRANSPORT COMBINÉ 7
F. CHARGEURS 7
G. COMMISSION EUROPÉENNE 7
H. SANS OUBLIER 7

V. MISE EN BOUCHE **8**

VI. LE FER RETROUVE UNE PERTINENCE SUR LE MARCHÉ DES TRANSPORTS **10**

A. LES ÉVOLUTIONS DU MARCHÉ DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES 10
1. Une profonde transformation du marché *10*
2. Un secteur routier en pleine expansion *11*
3. Un secteur ferroviaire en décalage croissant *12*
4. Les évolutions prévisibles *13*
B. LA VALIDITÉ DU FER = INTERNATIONAL + COMBINÉ 14
C. CONCLUSION 16

VII. UNE LIBÉRALISATION PROCHE ET SOUHAITABLE **17**

A. UNE VOLONTÉ CONSTANTE DE LA COMMISSION 17
B. LES CONDITIONS DE LA CONCURRENCE 18
C. LES EFFETS DE LA CONCURRENCE 20
1. les objectifs de Bruxelles *20*
2. Les effets de la libéralisation *20*
3. les arguments des opposants à l'introduction de la concurrence *21*
D. LA CONCURRENCE NE SUFFIT PAS. 22
E. CONCLUSION 24

VIII. TROIS STRATÉGIES DE RENOUVEAU **25**

A. ROYAUME-UNI : UN OPÉRATEUR AMÉRICAIN AMBITIEUX 25
B. DB CARGO OU UNE RÉFORME PROFONDE AVEC LES SYNDICATS 28
C. FRET SNCF : LA RÉFORME DES PETITS PAS 30
D. CONCLUSION 33

IX. CONCLUSION **34**

A. PRISE DE CONSCIENCE 34
B. DES RÉFORMES EN COURS TROP NATIONALES 34
C. LE TEMPS NE JOUE PAS EN FAVEUR DU FRET FERROVIAIRE 35
D. ET LES CHEMINOTS ? 36
E. BIS REPETITA NON PLACENT 36

X. ANNEXES **38**

A. CARTE DU RÉSEAU EUROPÉEN DE COMBINÉ 38
B. CARTE DES CORRIDORS 39
C. CARTE DES ALIMENTATIONS ÉLECTRIQUES 40
D. DIAGRAMMES DESCRIPTIFS DU MARCHÉ DES TRANSPORTS 41

E. LA RÉPARTITION DES COMPÉTENCES DE LA SNCF , DE RFF, ET DE L'ETAT (1997) 42
F. FLUX FINANCIERS DU FERROVIAIRE EN FRANCE EN 1997 43
G. COÛTS EXTERNES 44
H. SITUATION DU FERROVIAIRE DANS DIFFERENTS PAYS EUROPÉENS 46
I. TROIS RÉFORMES EUROPÉENNES 47

XI. BIBLIOGRAPHIE 48

III. RESUME

Le fret ferroviaire connaît une crise profonde depuis les années 70, à tel point qu'aujourd'hui on peut légitimement se poser la question de son avenir. Sera-t-il complètement marginalisé au transport des pondéreux, ou au contraire conserve-t-il une pertinence plus large dans le secteur du transport en Europe ?

Les raisons de ce déclin passé sont de deux ordres : structurelles et organisationnelles. Le fret ferroviaire est devenu de moins en moins adapté aux exigences de l'économie pour la fiabilité des délais, la flexibilité et les services. De plus l'organisation des exploitants par monopoles nationaux a lourdement handicapé ce secteur face à un monde routier déjà libéralisé et plus dynamique. **Le fret ferroviaire peut retrouver la croissance grâce à l'international et au combiné. Pour cela, il doit améliorer la qualité de service, notamment à l'international.**

Pour que le secteur ferroviaire puisse profiter pleinement de la croissance des échanges européens, **il doit rompre avec une organisation trop nationale**. Ce décloisonnement ne peut avoir lieu que grâce à une mise en concurrence des différents opérateurs européens. Celle-ci va avoir deux types de conséquences. L'amélioration de la qualité et l'élargissement de la gamme de services vont lui permettre de mieux répondre aux besoins des clients. L'amélioration de la productivité va permettre de reconquérir une pertinence face à la route.

Cette ouverture à la concurrence, dont on parle depuis le début des années 90, est en train de s'accélérer. De nombreux pays l'ont déjà autorisée, au moins en droit, et veulent la généraliser à toute l'Europe. Les réticences de quelques pays, devenus minoritaires dans l'Union, ne pourront pas inverser ce choix. Une directive élargissant la 91.440 sera sans doute adoptée au premier trimestre 1999. L'application pratique prendra ensuite quelques années. **Cette libéralisation est un passage obligé pour le fret européen.**

Face à cette nouvelle donne, les pays européens adoptent des stratégies différentes. La Grande-Bretagne, l'Allemagne, et les Pays-Bas ont fait le choix de développer le secteur du fret ferroviaire, grâce à la libéralisation et à une impulsion forte donnée à leur exploitant ferroviaire national. La France, à l'inverse, a engagé une réforme molle et protectionniste. Le retard, qui en découle, va avoir deux conséquences. Le développement du fret ferroviaire en France sera ralenti, sinon compromis. La partie fret de la SNCF sera handicapée par rapport à ses concurrents étrangers. **La France, contrairement aux discours officiels, est en train de jouer le jeu de la route, et de sacrifier à terme le fret de la SNCF face à ses concurrents étrangers.**

Seule une véritable action concertée au niveau européen va permettre d'éviter que cette libéralisation ne devienne l'occasion de morceler encore plus le réseau ferroviaire européen. La France doit comprendre que son intérêt est de suivre voire de provoquer cette politique commune du fret ferroviaire. **C'est en rompant avec les logiques nationales, que l'on pourra faire émerger un véritable marché européen du fret ferroviaire.**

IV. PERSONNES CONSULTEES

Nous avons pu consulter dans le cadre de cette étude une quarantaine de personnes nous permettant d'avoir une vision assez complète du secteur :

A. ADMINISTRATIONS FRANÇAISES

M. Aymeric	Sous-directeur chargé du secteur ferroviaire à la Direction des Transports Terrestres
Borne Elisabeth	Conseiller technique du Premier Ministre pour les questions de transport
De Tréglodé Hervé	Responsable Stratégie et Développement à Réseau Ferré de France (RFF)
Du Mesnil Hubert	Directeur des Transports Terrestres, Ministère des Transports
Gressier Claude	Directeur du transport maritime, des ports et du littoral, Ministère des transports; Ancien Directeur des Transports Terrestres.
Janin Jean-François	Sous-directeur chargé des Affaires Economiques à la Direction des Transports Terrestres

B. SNCF

Aubert Christian	Responsable plate-forme combiné Valenton, Fret-SNCF
Barran Thomas	Membre de l'équipe stratégie et affaires internationales à Fret-SNCF
Chabaneix Marissa	Membre du Cabinet du directeur de Fret-SNCF
Charpentier Patrick	Adjoint au directeur, chargé du développement, FRET-SNCF
Flieg Michel	Responsable des chantiers intermodaux Paris Sud Est, Fret-SNCF
Formery Nicolas	Directeur du contrôle de gestion à la SNCF
Gibot Gérard	Délégués Affaires Européennes à la SNCF
Hau Emmanuel	Directeur Financier de la SNCF
Lecanu Jean	Ancien représentant CGT du personnel au CA de la SNCF
Maillard Dominique	Directeur Stratégie et Etudes Economiques de la SNCF
Messulam Pierre	Directeur de la région Paris Sud Est à la SNCF
Pelicand Jean	Chef du service stratégie et affaires internationales, Fret-SNCF
Poinssot Alain	Directeur Géodis, ancien directeur commercial de la SNCF
Toubol Armand	Directeur de Fret-SNCF

C. DEUTSCHE BAHN

Große-Erdmann Andreas	Relations internationales et développement stratégique à DB-Cargo
Leautey Didier	Directeur des relations internationales et représentant à la division recherche et Technologie, et développement à la DB
Dr Stahl Dirk	Responsable des relations internationales et du développement stratégique à DB-Cargo
Van Der Sluis Ruby	Relations internationales et développement stratégique à DB-Cargo

D. ANGLETERRE

Berkeley Ld	Chairman du Railfreight Group
Henke Randy	Directeur Commercial d'English, Welsh and Scottish Railway
Linnett Diana	Business Developpement Manager à Railtrack

E. OPERATEURS DE TRANSPORT COMBINE

Berthod Jean-Claude	Président de Novatrans, Administrateur de Réseau Ferré de France (RFF), membre de la direction de la Fédération Nationale du Transport Routier (FNTR) et de la commission « Route » du CNPF.
Dancoisne Jean Michel	Directeur de la Compagnie Nouvelle de Conteneurs (filiale de la SNCF)
Dumercq Jacques	Directeur Général de Novatrans

F. CHARGEURS

Cuisinier Corinne	Directrice Achat Matières Premières et Transport à Aluminium Péchiney, et présidente adjointe de la commission fer de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF)
Devernay Pascal	Directeur Logistique Renault
Di Lallo Georges	Directeur des Affaires Internationales d'Usinor, président de la commission fer de l'Association des Utilisateurs de Transports de Fret (AUTF)
Lespinasse Robert	Responsable Logistique Courrier et du TGV Postal à La Poste
Sainmont Sabine	Directrice Logistique à Auchan
Souchon Rémy	Chargé de mission environnement et logistique aux 3 Suisses

G. COMMISSION EUROPEENNE

Hodgson Ian	Expert national détaché à la DGVII (Transport)
Koopman Gert Jan	Chargé des Affaires Ferroviaires au cabinet de Neil Kinnock, Commissaire européen chargé des transports
Fernandez Martin	Chargé du ferroviaire à la DGIV (Concurrence)

H. SANS OUBLIER

Barthélémy François	Ancien sous-directeur délégué au transport de matières dangereuses à la Direction des Transports Terrestres.
Bonnafous	Directeur de recherche au Laboratoire d'Economie des Transports, Administrateur de Réseau Ferré de France
Fève Michel	Délégué général honoraire de la SNCF.
Henry Claude	Directeur de recherche au CNRS, professeur d'économie publique à l'Ecole Polytechnique
Jakubyszyn Christophe	Journaliste au Monde, en charge du secteur des Transports
Stoffaes Christian	Auteur du rapport « Europe : Avenir du ferroviaire »

V. MISE EN BOUCHE....

Imaginons que vous vous trouviez avec un groupe d'amis dans les environs de Londres et que vous désiriez vous rendre à Madrid. Sensibles aux questions d'environnement, et souhaitant utiliser la solution la plus économique, vous vous orientez vers un voyage en bus.

Le trajet s'effectuera sur trois compagnies de bus différentes, correspondant aux trois pays traversés. La liaison Londres-Madrid existant de longue date, il est prévu que vous vous adressiez à la compagnie anglaise pour réserver votre trajet en bus. Cependant celle-ci n'a rien d'une agence de voyage et ne peut vous renseigner ni sur les transports locaux à Madrid, ni sur la possibilité de faire une halte en France en ayant l'assurance d'avoir une autre correspondance jusqu'à Madrid. Vous devrez pour cela contacter la compagnie française ou espagnole. Votre groupe étant suffisamment nombreux, vous auriez pu espérer obtenir un bus pour vous seuls. Malheureusement, le trajet ne peut se faire que par un commun accord de coopération entre les trois compagnies et nécessite un long travail de coordination pour concilier les disponibilités horaires de chacune : cela peut prendre plus d'un mois...

Le départ du bus s'effectuant à Londres même, et le bus ne pouvant rouler que sur des routes ayant un certain gabarit, vous pouvez soit faire construire une telle route reliant Londres à votre pas de porte, soit plus sérieusement trouver un autre moyen de locomotion. Vous vous désignez donc comme intermédiaire du groupe pour aller réserver un nombre de taxis suffisant afin de conduire le groupe à l'heure pour le départ du bus.

Vous parvenez donc finalement à prendre la route... A peine la Manche passée, vous devez changer de bus : les réglementations de sécurité sont ici bien différentes : volant à droite, phares ronds et conducteur ne parlant pas français sont autant d'infractions. Heureusement, c'est ici que la compagnie française prend le relais.

Peu après la région parisienne il vous faut faire une nouvelle halte : les carburants étant différents entre le sud et le nord de la France, il faut changer (rapidement) le moteur et le réservoir de votre autobus. Au nord de la France les bus roulent au Super, au sud au diesel. Vous perdrez d'ailleurs un petit peu de temps, car ce nouveau moteur est livré d'un dépôt voisin qui a pris un peu de retard. Sur certaines lignes, les bus disposent d'un double moteur, chacun ayant son propre réservoir de carburant, mais ceux-ci sont encore rares et peu fiables. Après avoir repris la route, vous effectuez une nouvelle pause aux alentours de Dijon : votre chauffeur n'a qu'un permis lui permettant d'effectuer la ligne Paris Dijon. Chaque ligne étant spécifique, et nécessitant une connaissance approfondie, il n'existe pas de permis universel vous permettant de rouler sur toutes les lignes. Vous attendez donc le chauffeur ayant le permis adéquat pour vous permettre de finir la partie française de votre trajet. Celui-ci ayant malheureusement crevé un pneu de sa voiture en venant, a au moins une heure de retard sur la correspondance.

Après avoir repris votre trajet, votre car marque une nouvelle pause peu avant Lyon : le retard pris vous a fait manquer les heures de faible trafic dans Lyon, et vous vous trouvez maintenant en pleines heures de pointe matinales. Le seul trajet autorisé traverse Lyon, et cet axe étant totalement encombré, votre autocar est prié d'attendre aux portes de Lyon : les autorités locales, soucieuses de favoriser leurs électeurs, leur donnent en effet la priorité aux heures de pointes et ont mis en place une réglementation obligeant le trafic non prioritaire à stopper à ces heures-là.

En milieu de matinée, vous reprenez donc la route et après avoir traversé Lyon et changé une nouvelle fois de chauffeur, vous marquez une nouvelle pause à la frontière franco-espagnole. La réglementation espagnole impose une largeur d'essieux différente, et il vous faut prendre un bus de la compagnie nationale, et transférer méticuleusement vos bagages de l'un à l'autre. Vos nombreux retards vous ont fait manquer la correspondance et vous devrez attendre un peu la venue du prochain bus disponible.

Pendant ce temps-là des amis qui vous attendent à Madrid tentent en vain de savoir où vous vous trouvez et d'avoir une estimation de votre retard. La compagnie anglaise, qui pourtant vous a vendu le trajet, sait seulement que vous avez terminé votre trajet sur ses lignes ; la compagnie française sait qu'il y a eu des retards mais ne sait pas où se trouve le bus ; et la compagnie espagnole ne sait rien.

C'est finalement après ces quelques péripéties que vous parviendrez à bon port. A votre retour, par acquis de conscience, vous vous renseignez auprès d'une entreprise de taxis sur son offre pour un trajet similaire. Les réglementations européennes pour les véhicules particuliers étant beaucoup moins contraignantes et bien mieux harmonisées, vous auriez pu faire le même trajet porte à porte, sans changer de véhicule avec deux chauffeurs se relayant, le tout pour un prix comparable. Cela aurait cependant mis une dizaine de taxis sur la route au lieu d'un bus...

Cette petite histoire imaginaire retranscrit bien (sans avoir la prétention d'être exhaustive et en étant quelque peu romancée il est vrai) ce que seraient nos voyages en Europe si le transport de passagers européens se faisait dans les mêmes conditions que celui des marchandises. Elle permet de mieux s'imaginer le décalage entre la situation du fret ferroviaire en Europe et les besoins actuels en matière de transports, et par voie de conséquence de mieux comprendre son fort déclin. Ce décalage est le fruit d'un long historique. Cependant, et cette petite histoire l'aura montré, il est tel que des réformes profondes sont indispensables pour éviter la marginalisation complète du fret ferroviaire.

VI. LE FER RETROUVE UNE PERTINENCE SUR LE MARCHE DES TRANSPORTS

A. LES EVOLUTIONS DU MARCHE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

1. Une profonde transformation du marché

Depuis les années 70, le marché des transports a connu une véritable révolution, liée à l'évolution du monde industriel. L'intensification des échanges économiques a multiplié les volumes (en tonnes-kilomètres) de transport par 2. Au delà de leur augmentation, les flux ont changé de nature.

Ils ont d'abord été fractionnés. La majorité des échanges consiste aujourd'hui en de petites livraisons sur de courtes et moyennes distances entre un nombre très important de points terminaux : entreprises, entrepôts.

La distance moyenne de transport reste faible : 60% du trafic en volume se fait sur une distance inférieure à 150km, 20% entre 150 et 300 km, le reste se faisant au delà. Ce n'est quasiment que sur ces derniers segments que le transport par fer a un sens.

La flexibilité est devenue une exigence forte. Il faut pouvoir adapter son offre aux aléas de la production et savoir être réactif face aux demandes impromptues. Les volumes de transport sont très sensibles à la conjoncture.

QUELLE UNITE UTILISER POUR MESURER LE TRAFIC ?

Dans le domaine du transport de marchandises, plusieurs unités sont utilisées pour mesurer le trafic. Selon les cas, on considère soit les tonnes transportées (sans se soucier de la distance), soit les kilomètres parcourus (sans se soucier des charges), les tonnes-kilomètres effectuées (1 tonne transportée sur 1 kilomètre) ou encore les véhicules-kilomètres (1 véhicule de taille quelconque ou de taille « moyenne » suivant les cas, parcourant un kilomètre). Le coût du transport peut aussi être utilisé. Le choix de telle ou telle unité avantage plus ou moins les différents modes de transport (route, fer, fluvial). Cependant, afin de pouvoir effectuer des comparaisons intermodales, on utilise le plus souvent la tonne-kilomètre, même si cette unité n'est pas totalement satisfaisante.

A cause de l'intensification de la sous-traitance dans la production industrielle et surtout du flux tendu, le transport représente un enjeu économique de plus en plus important. Les chargeurs ont parallèlement considérablement renforcé leur niveau d'exigence. Ils attendent aujourd'hui un interlocuteur unique, qui prenne en charge le transport de sa marchandise de bout en bout et qui en soit responsable avec des garanties de service et de fiabilité. Cet interlocuteur doit savoir s'adapter à ses besoins et offrir des services annexes : EDI, suivi en temps réel, logistique, conditionnement, le tout pour un prix minimum. Pour satisfaire ces exigences ils souhaitent pouvoir faire un choix parmi plusieurs offres concurrentes.

2. Un secteur routier en pleine expansion

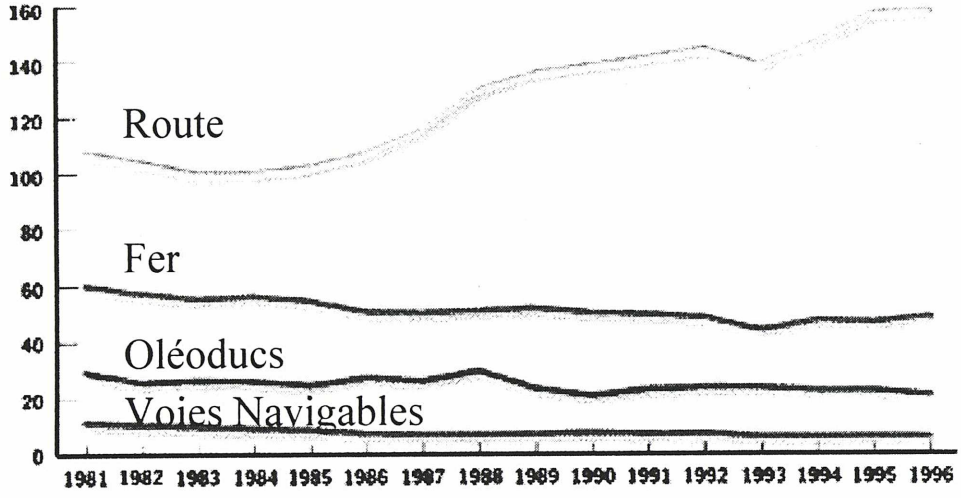


Figure 1 - Evolution du trafic français par mode (milliards de tonnes-kilomètres)

Le secteur routier a été le seul bénéficiaire de la croissance du trafic fret (cf Figure 1). Les trois raisons majeures sont la supériorité technique, l'adaptation organisationnelle et l'avantage en terme de coûts. La route est par nature plus pertinente pour des flux limités sur des trajets très variés. La libéralisation au niveau européen dans le milieu des années 80 a entraîné l'apparition d'une multitude d'intervenants : on compte environ 38 000 transporteurs routiers en France, et la concurrence acharnée qu'ils se livrent, les a poussés à être très réactifs face aux attentes du marché et à améliorer constamment leurs services. Cette libéralisation s'est complétée le 1er juillet par l'autorisation de cabotage partout en Europe. Par exemple, un camion hollandais peut dorénavant effectuer un trajet Paris-Marseille. Aujourd'hui la route assure l'essentiel du trafic de marchandises (cf. Figure 2).

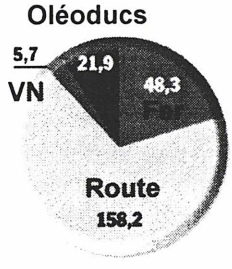


Figure 2 - Parts modales du trafic en 1996 en France (Mds de tk)

La libéralisation du secteur s'est traduite par la suppression de la tarification routière obligatoire. La surcapacité du secteur routier, dimensionnée pour les pics de trafic, engendre alors une pression forte sur les prix. Ceux-ci ont baissé de près de 35% en francs constants entre 1985 et 1991. Chacun doit donc diminuer ses coûts, sous peine de mort, ce qui pousse à des débordements vis à vis des règlements. Ces transgressions de la loi, peu, voire pas sanctionnées par les pouvoirs publics, permettent de proposer des coûts 24% inférieurs[1] en moyenne à une exploitation respectueuse des règlements.

Cette croissance du trafic routier a été accompagnée par la mise en place d'un réseau européen d'infrastructures performant, ce qui a favorisé les échanges entre pays. Cela a accompagné le fort déclin de la part du fret ferroviaire (qui rencontre d'importants obstacles

[1] Selon une étude de la FNTR : « Ne pas tricher aujourd'hui, c'est mourir demain. » de mai 1993

à l'international comme l'illustre l'histoire racontée page 8) au profit de son concurrent routier (cf. Figure 3).

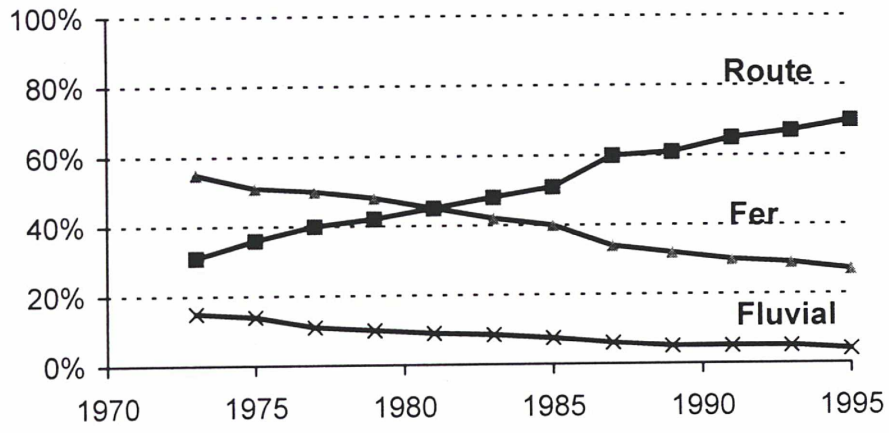


Figure 3 - Evolution des parts de marché du fret français à l'international

3. Un secteur ferroviaire en décalage croissant

L'histoire racontée en introduction suffit pour évaluer ce qu'est en mesure d'offrir aujourd'hui le ferroviaire et les problèmes criants de qualité qu'il rencontre. Ce décalage se traduit dans les faits par une tendance de déclin de son trafic (cf. Figure 4). On remarque sur ce graphique l'importance de l'influence du ralentissement de la conjoncture économique sur le trafic. Depuis 1993, le retour de la croissance, le retour progressif des clients perdus lors du conflit de la fin 1995 et les conflits routiers de la fin 96 ont permis de stopper le déclin du trafic. Cependant le retour à une croissance durable ne saurait être assuré uniquement grâce aux éléments extérieurs.

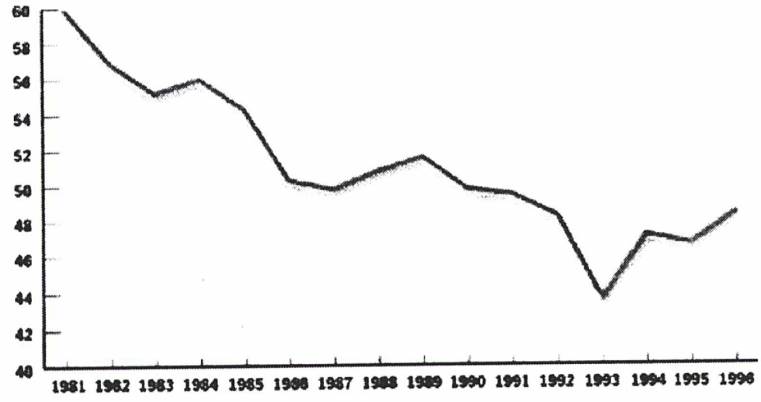


Figure 4 - Evolution du fret ferroviaire (Mds de tk)

En effet, il faut revoir le mode de gestion du secteur partout en Europe. Les transports sont stratégiques pour l'économie d'un pays (et ils représentent un grand nombre d'emplois). Le secteur ferroviaire qui en assurait l'essentiel et qui nécessite des investissements lourds, en infrastructures notamment, a été géré par les Etats en Europe. S'ils en ont permis le développement, ces Etats ont engagé le secteur ferroviaire dans une voie qui s'avère être aujourd'hui mauvaise :

- l'organisation nationale a donné naissance à un réseau européen morcelé, fort préjudiciable au trafic international (cf. annexe C),

- les choix stratégiques sont le plus souvent mêlés à des choix politiques, pas toujours compatibles avec l'intérêt économique de l'entreprise ou même du pays en matière de transports,

- les déficits, qui se sont creusés, ont entraîné le secteur dans un cercle vicieux (cf. Figure 5)

Figure 5 - Résumé d'une analyse faite en Allemagne avant la réforme de la DB.

Si l'ensemble du fret ferroviaire connaît de graves difficultés en Europe aujourd'hui, la situation est assez variable d'un pays à l'autre (cf. Tableau 1). On le voit la France se situe ici plutôt dans le peloton de tête en ayant réussi à maintenir l'une des meilleures part de marché. La taille du pays n'y est sans doute pas étrangère.

4. Les évolutions prévisibles

Au delà de ces évolutions des 20 dernières années, quatre nouveaux facteurs vont changer le secteur des transports.

Le premier facteur est l'intégration européenne. Les entreprises ont de plus en plus besoin de transporter leur production ou leurs achats à travers l'Europe. Les transporteurs proposent des solutions européennes, grâce à des accords ou des fusions. La politique des transports est en grande partie faite à Bruxelles. L'avènement de l'Euro va sans doute encore favoriser la croissance des échanges trans-européens, et donc augmenter la part de trafics longues distances.

La croissance du trafic routier a engendré des points de congestion importants. La situation sur l'autoroute du Nord entre Paris et Lille, ou dans les vallées alpines est préoccupante. Mais certains axes des Pays-Bas, de l'Allemagne, de l'Autriche ou de la Suisse connaissent des problèmes similaires, voire pires. Cette tendance inquiétante conduit les pouvoirs publics à rechercher des solutions alternatives.

Au delà de ces problèmes d'engorgements, la prise de conscience environnementale prend de plus en plus de poids dans les pays européens. L'environnement est devenu un des critères de choix des hommes politiques, mais aussi de certains industriels. Leurs décisions en matière de transport pourraient en être modifiées.

Enfin, il y a une prise de conscience croissante de la distorsion de concurrence qui peut avantager le développement du secteur routier, et des mesures de contrôle des dérives devraient parvenir à se mettre en place. Dans le domaine des conditions de travail des chauffeurs routiers par exemple des garde-fous devraient être mis en place suite aux récents conflits de la fin 1996. Des mesures harmonisées au niveau européen devraient aussi être prises.

B. LA VALIDITE DU FER = INTERNATIONAL + COMBINE

Le transport ferroviaire de marchandises ne peut être rentable qu'en fonction de trois critères. C'est la conjonction de ces trois critères qui peut permettre au fer de capter un flux de manière rentable.

Le premier est l'**intensité** des flux. Pour qu'un train soit rentable, il faut qu'il soit rempli. Or il est beaucoup plus difficile de remplir un train qu'un camion. De plus, pour qu'une ligne ferroviaire soit amortie, il faut qu'elle soit suffisamment fréquentée. Le fer peut donc être pertinent, même sur de courtes distances, si les volumes sont suffisants, par exemple à la sortie d'une usine automobile ou au déchargement d'un cargo.

Le deuxième est la **distance** de transport. Le fer est caractérisé par rapport à la route par des coûts importants liés aux ruptures de charges, et par des coûts variables faibles. Il ne peut donc être rentable que sur des longues distances. Parallèlement, une grande distance peut permettre au fer d'être plus rapide que la route. On considère en général qu'une distance moyenne de 300km est nécessaire pour un train entier et de 500 km pour du combiné.

Le troisième est la **densité** des marchandises. Historiquement, le fret ferroviaire a fondé son succès sur les pondéreux. Aujourd'hui ces flux deviennent marginaux : le charbon, les minerais ou même les céréales ne sont plus des secteurs de marché en croissance. Ils restent cependant un des revenus importants du ferroviaire et son atout majeur sur le plan de l'environnement : imaginerait-on de transporter par route les pondéreux ? De nombreux chargeurs ont pourtant franchi le pas dans un certain nombre de pays européens suite notamment aux problèmes de fiabilité du ferroviaire, malgré sa meilleure adaptation. Dans

ces pays - le Royaume Uni par exemple - une reconquête de ces parts de marché est possible, si les entreprises ferroviaires parviennent à corriger ces problèmes.

Le rapprochement des évolutions en cours et des domaines de pertinence du transport ferroviaire de marchandises permet de mettre en évidence les deux créneaux sur lesquels il a de réelles chances de se développer : l'international et le combiné.

L'analyse des flux de marchandises en Europe fait apparaître des zones denses d'échanges, de véritables couloirs de transfert de longueurs significatives, pour lesquels le secteur ferroviaire peut avoir un rôle important à jouer. Les secteurs les plus prometteurs pour le ferroviaire sont le trafic trans-manche, le trafic avec la péninsule ibérique et l'extension aux Pays de l'Est. On observe depuis une dizaine d'années une augmentation des trafics trans-européens, sur de plus longues distances.

Or aujourd'hui toutes ces possibilités ne sont pas exploitées même si la SNCF fait 50% de son trafic à l'international, dont 10% avec les ports. Le mode de fonctionnement du secteur ferroviaire organisé en réseaux nationaux qui restent fortement cloisonnés handicape le fer. Un train international n'est que la juxtaposition de trains nationaux : la responsabilité de l'opérateur ferroviaire s'arrête à la frontière, il n'y a pas de suivi global. Plus grave les performances en terme de délais et de respect des horaires sont très faibles. La vitesse moyenne à l'international est de l'ordre de 10 km/h ; mais cette moyenne recouvre des trains à plus de 100 km/h et des trains qui mettent plus de deux jours pour traverser la France. Le fret ferroviaire a beaucoup à gagner dans ce domaine.

Le combiné allie les avantages de la route et du fer. Il utilise le fer sur de longues distances avec des flux densifiés, la route assurant les acheminements terminaux plus éclatés. Les dessertes terminales sont identiques à celle de la route, et donc des flux routiers peuvent facilement être transférés sur le rail. Le combiné est situé sur des segments de marchés en croissance (cf. annexe D) : essentiellement les produits manufacturés. Il est en forte progression et représente en France aujourd'hui environ 25% du trafic.

Le trafic en train entier, essentiellement des pondéreux ou des automobiles, stagne depuis une vingtaine d'années. Le trafic en wagons isolés est lui en forte régression. Il n'est

plus adapté aux attentes actuelles en terme de délais notamment. De plus combien d'entreprises sont aujourd'hui connectées au réseau ferroviaire ?

Le transport combiné offre, lui, de réelles perspectives de croissance (cf. Figures 7 et 8) . Son expansion s'est accélérée ces dernières années. Mais son principal problème reste la faible rentabilité pour les entreprises ferroviaires qui agissent en sous-traitant des opérateurs de transport combiné.

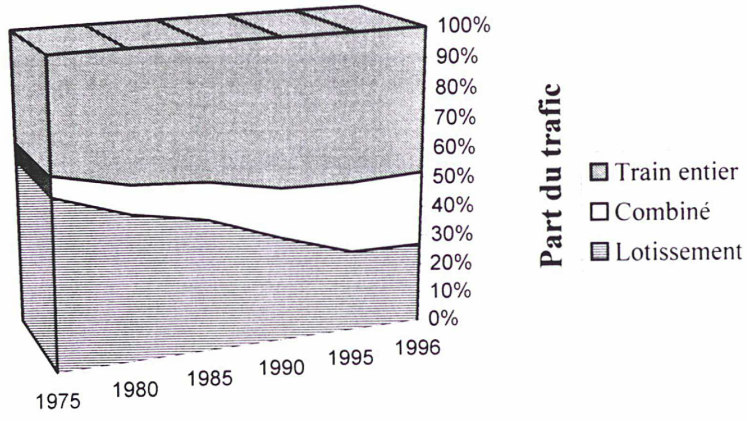


Figure 8 - Evolution des parts de marché par trafic en France

Le combiné est une activité de réseau. Il ne sera rentable durablement que s'il arrive à une taille critique. Il est donc soutenu par la Commission : programme PACT[2], et est subventionné par nombre d'états membres de l'Union : l'Etat français donne chaque année 300 millions à la SNCF. Ces subventions peuvent servir à baisser les tarifs du combiné, à aider le lancement de nouvelles lignes jusqu'à ce qu'elles atteignent un taux de remplissage suffisant pour être rentable, ou encore à faciliter les investissements des transporteurs routiers dans du matériel de combiné.

Outre la rentabilité, un des freins important au développement de ce mode de transport est la qualité de service des entreprises ferroviaires. Les retards, notamment sur les trafics internationaux, sont rédhibitoires pour certains clients.

C. CONCLUSION

La route est devenue le mode de transport dominant. Le fer ne peut plus espérer remettre en cause cette domination. Il doit s'efforcer d'offrir une alternative performante sur des créneaux particuliers, où il peut être rentable. Ces créneaux sont le trafic à l'international, et le combiné.

Le secteur ferroviaire européen ne répond pas aux attentes du client en terme de délais, et de fiabilité de ces délais. Il lui faut rattraper son retard, s'il ne veut pas être totalement marginalisé.

[2] pilot action for combined transport

VII. UNE LIBERALISATION PROCHE ET SOUHAITABLE

L'organisation par monopoles nationaux, n'est plus adaptée aux besoins qui sont, comme on l'a vu, au niveau de l'Europe. Pour rompre avec le cloisonnement des réseaux, la seule solution était et reste d'ouvrir les frontières nationales, et donc d'ouvrir à la concurrence. Face à ce constat, la Commission a décidé de s'attaquer au problème.

A. UNE VOLONTE CONSTANTE DE LA COMMISSION

L'Union Européenne s'est peu préoccupé de transport jusqu'à la fin des années 1980. Pourtant le Traité de Rome fixe comme mission la création d'un secteur européen des transports. La Commission a même été condamnée en 1987 pour manquement à ses obligations dans ce domaine. La situation a ensuite fortement changée.

Le 29 Juillet 1991, après des négociations difficiles, une directive fondamentale mais modérée, est ratifiée par le Conseil. Elle se donne comme objectif de « rendre les transports par chemins de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes de transport ». Le moyen pour y parvenir est l'introduction d'une dose de concurrence.

Son article 10 donne le droit d'accès de tiers aux réseaux. Cependant ce droit d'accès est limité à deux cas de figure.

« Les regroupements internationaux se voient reconnaître des droits d'accès et de transit dans les Etats membres où sont établies les entreprises ferroviaires qui les instituent, ainsi que des droits de transit dans les autres Etats membres pour les prestations des services de transport internationaux entre les Etats membres où sont établies les entreprises où sont établies les entreprises constituant les dits regroupements.

Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, à l'infrastructure des autres états membres aux fins de l'exploitation de services de transport combiné internationaux de marchandises. »

Cette concurrence est donc limitée. Le trafic international est soumis à la concurrence, mais seulement pour d'éventuels groupements d'entreprises ferroviaires, et donc pas pour de nouveaux entrants. Le trafic combiné international est lui complètement ouvert, mais ne représente qu'une partie du trafic total. L'ouverture à la concurrence est donc partielle, limitée par type de trafic.

En 1995, la Commission observe que les effets de la directive 91.440 sont très faibles. Celle-ci n'a toujours pas été transposée dans tous les pays. De plus la concurrence, qui existe en droit, ne s'est pas traduite dans les faits. La commission publie alors le livre blanc : « Pour le renouveau des chemins de fer en Europe ».

Un projet de directive est alors soumis au Conseil. Il propose l'ouverture totale du fret à la concurrence : trafic national et international. Ce projet a été rejeté par les états membres.

Une autre proposition est faite : la création de corridor de fret ou « freeways ». Il s'agit de trajets particuliers (cf. Annexe B) sur lesquels la concurrence serait totale. L'idée est d'introduire la concurrence, mais en la limitant sur le plan géographique.

La France a pris à son compte l'idée de ses corridors en la vidant de son sens. Sur un certain nombre d'axes, la SNCF en partenariat avec des compagnies étrangères propose un service de meilleure qualité. Ce sont des corridors, mais qui n'ont rien de « free », si ce n'est l'application stricte de la 91.440.

D'autres pays comme les Pays-Bas et l'Allemagne tentent, eux de mettre sur pieds de véritable freeways. Mais les résultats ne sont pas encore probants.

Les tentatives de la Commission d'introduire progressivement de la concurrence, en la limitant d'abord à certains types de trafics, puis en la limitant géographiquement, n'ont eu que peu d'effets. Aujourd'hui une nouvelle tactique est employée. La concurrence sera introduite mais sera limitée à une fraction en volume du trafic. Cette fraction passant de 0 à 100% dans un délai à négocier.

Cette proposition a reçu l'approbation d'une majorité d'Etats européens lors du sommet informel de Chester, fin avril. Une directive devrait être soumise très prochainement au Conseil. Les Pays-Bas, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la Suède et l'Autriche sont très favorables à l'ouverture à la concurrence, et voudraient aller plus vite. Seule la France était résolument contre le projet, les autres états étant prêts à accepter ce compromis. Comme il s'agit d'un vote à la majorité qualifiée, il est probable que la France sera mise en minorité.

Après quatre tentatives, sans véritable succés, la Commission semble aujourd'hui en mesure de faire passer un texte, qui ouvre progressivement le fret à la concurrence. Cette directive devrait être adoptée avant la fin de l'année. Les dates d'application ne sont pas encore négociées, mais l'entrée effective de concurrents sur le sol français devrait avoir lieu avant 2005.

B. LES CONDITIONS DE LA CONCURRENCE

Le type de concurrence choisi par la Commission est celui d'une concurrence entre exploitants ferroviaires sur un même réseau ferré. Sur une même voie de chemin de fer circuleront des trains d'entreprises différentes. Ce schéma est proche de ce que l'on a dans le secteur aérien, ou même dans les secteurs du gaz et de l'électricité. Dans le secteur ferroviaire, il existe d'autres solutions.

Aux Etats-Unis, les entreprises ferroviaires possèdent leurs propres voies ferrées. Si un train d'un concurrent doit passer sur une ligne, il le fera moyennant finance. Mais la règle générale est de rouler sur ses propres lignes.

En Grande Bretagne, dans le transport des passagers, la concurrence s'effectue grâce à des concessions de durées variant entre 5 et 10 ans. Ces concessions donnent lieu à des appels d'offre entre différentes compagnies. L'entreprise choisie possède alors le monopole d'exploitation sur un certain nombre de lignes, ce monopole étant limité dans le temps. Ce système est très proche de celui de la distribution d'eau en France.

Au début des années 90, les entreprises ferroviaires européennes étaient toutes des monopoles nationaux sous contrôle étatique, qui intégraient infrastructure, gestion de l'infrastructure, et exploitation. Il a donc fallu faire évoluer ceux-ci pour permettre une future introduction de la concurrence.

La première condition est de séparer infrastructure et exploitant. L'article 6 de la directive 91.440 impose une séparation comptable des deux parties.

La deuxième condition est que les exploitants ferroviaires soient de véritables entreprises, capables de résister à une éventuelle concurrence. Pour cela, l'article 5-1 demande l'autonomie de gestion de ces entreprises. Elles doivent être dirigées selon les règles commerciales, et l'état ne doit intervenir que pour compenser les charges liées au service public. L'article 9-1 impose aux états un assainissement financier : le poids de la dette liée à la gestion passée ne doit plus peser sur un exploitant ferroviaire soumis à la concurrence.

L'accès de tiers au réseau est bien sûr contrôlé par les Etats, mais afin qu'il n'y ait pas de pratiques discriminatoires, deux directives d'application viennent compléter la directive 91.440.

La première, la 95.18, définit les conditions d'attribution de licences ferroviaires. Tout nouvel entrant doit satisfaire un certain nombre de critères juridiques, financiers et de compétence professionnelle. Ces conditions sont en principe satisfaites par les exploitants en place. Une licence d'entreprise ferroviaire est valable dans toute l'Union Européenne.

La seconde, la 95.19, définit les conditions d'attribution des sillons. Selon l'article 3, chaque état devra désigner un organisme chargé de la répartition. Celle-ci doit être faite « sur une base équitable et non discriminatoire ».

La directive prévoit la possibilité d'allouer en priorité certains sillons pour des « services fournis dans intérêt du public », ou sur des lignes dédiées soit à grande vitesse, soit spécialisées dans le fret.

Ces directives devraient être complétées cette année par :

- une directive qui définit les règles de fixation des redevances d'infrastructure. Celles-ci aujourd'hui sont très différentes d'un pays à l'autre, et sont utilisées pour créer des barrières à l'entrée de nouveaux opérateurs.

- une nouvelle directive pour la répartition des sillons. Il s'agit de préciser la directive 95.19, afin d'assurer une meilleure transparence.

Le choix a donc été fait d'une concurrence intra modale totale. Celle-ci implique une nouvelle organisation du mode ferroviaire, qui doit être définie ou harmonisée au niveau européen avant de pouvoir être appliquée dans les faits. Cela prend beaucoup de temps.

C. LES EFFETS DE LA CONCURRENCE

1. les objectifs de Bruxelles

Redonner au mode ferroviaire un dynamisme économique.

Le mode routier a été libéralisé très tôt. La dernière phase a eu lieu le premier juillet 1998, avec l'ouverture du cabotage à toutes les entreprises, quelle que soit leur nationalité. Cette libéralisation a donné à ce secteur un dynamisme très important : des offres commerciales variées sont proposées à des prix en baisse. Le mode ferroviaire doit réagir pour ne pas perdre tous ces clients. Les principaux lobbies pour la libéralisation du rail ne sont pas d'éventuels nouveaux entrants, mais les chargeurs eux-mêmes qui veulent pouvoir utiliser une alternative économiquement intéressante à la route.

Réaliser le marché européen des transports.

Le mode d'organisation par monopoles nationaux n'est plus adapté à un marché intérieur européen. La Commission doit donc organiser celui-ci pour en finir avec les pratiques nationales.

Développer un mode de transport écologique.

La préoccupation environnementale est de plus en plus présent en Europe. La prédominance du mode routier est de moins en moins acceptable.

2. Les effets de la libéralisation

Augmentation de la zone de pertinence du fer.

Les nouveaux entrants pourront avoir des coûts de transport de 50 à 70 % plus faibles que ceux des opérateurs actuels. Les exploitants ferroviaires en place vont devoir baisser drastiquement leurs propres coûts, sous peine de mort. Des prestations de transport, non rentables aujourd'hui, voire réalisées uniquement par la route, pourront alors être rentables par le fer.

Amélioration de la qualité de service.

La concurrence se fera aussi sur le service au client. La fiabilité des délais, et le temps de transport, critères essentiels de choix de transporteur, pourront être améliorés.

Baisse des prix.

Il existe encore un certain nombre de flux, pour lesquels la route ne peut pas proposer de service comparable au fer. Sur ces créneaux, le prix est donc aujourd'hui fixé par l'exploitant ferroviaire en place, en situation de monopole. La concurrence sur ces flux limités fera baisser les prix.

La combinaison de ces effets peut être très positive. Selon une étude du Laboratoire d'économie des transports, la part de marché du fret ferroviaire pourrait passer de 22% actuellement à moins de 12% en 2015 ; au contraire si on libéralisait, on pourrait obtenir

25%, ce qui représente une croissance en volume de plus de 40%. Mais ces modèles prennent-ils correctement en compte l'effet Europe et le développement du combiné ?

3. les arguments des opposants à l'introduction de la concurrence

La Coopération

Les exploitants ferroviaires actuels doivent de toute façon se réformer, autant leur laisser le temps. Au lieu d'introduire brutalement la concurrence, ce qui risque à court terme d'être catastrophique, il vaut mieux favoriser la coopération entre ces exploitants. Grâce à une meilleure politique commerciale, et grâce à des prestations mieux coordonnées entre exploitants, les trafics nationaux et internationaux vont croître.

Cette stratégie est fondée sur le pari que les réformes internes des entreprises ferroviaires vont être suffisantes pour leur permettre de retrouver un fort dynamisme d'entreprise. Elle s'oppose à l'idée selon laquelle, ces établissements publics ne peuvent devenir de vraies entreprises sans l'aiguillon d'une concurrence proche.

La coopération entre exploitants ferroviaires a prévalu pendant cinquante ans, avec le résultat que l'on sait. De nouvelles initiatives faites en coopération pour développer le trafic international sont évidement bénéfiques. Mais elles peuvent aussi avoir lieu dans un univers concurrentiel.

Ecrémage dans un secteur non rentable

Le fret ferroviaire est un secteur dans lequel on ne peut pas gagner d'argent, ou alors très peu . Aucun investisseur privé ne voudra donc y investir. S'il y a des nouveaux entrants, ils se limiteront à quelques lignes rentables. Ils laisseront donc aux opérateurs en place des transports non rentables. Ces exploitants seront donc lourdement déficitaires, et l'Etat donc le contribuable devra in fine payer la facture de la libéralisation.

Le secteur du fret ferroviaire n'est pas structurellement déficitaire. Il ne faut pas juger de sa rentabilité en considérant les exploitants actuels, surtout lorsque l'on sait que leurs coûts pourraient être divisés par deux voire par trois. Il est donc probable que des investisseurs se préparent à l'ouverture à la concurrence.

La théorie de l'écrémage ne vaut que s'il y a service public. Est-ce que l'état ou les collectivités locales réclament des transports de fret par la SNCF ? Si oui, elles doivent en accepter le prix. Si non, Fret-SNCF doit être rentable sur toutes ses lignes.

Il est fondamentalement faux de distinguer lignes rentables et lignes non rentables. Cette distinction peut au mieux exister pour un opérateur. Ce n'est pas parce qu'une ligne est non rentable pour un opérateur, qu'elle l'est pour n'importe quel autre. De plus la rentabilité d'une ligne sur un réseau tient beaucoup aux flux captés sur d'autres parties du réseau.

Une seule dimension

Le mode ferroviaire consiste à tirer des wagons sur des voies ferrées à une seule dimension. Comment gérer les dépassements ? Que faire en cas de retard d'un train, qui provoque des retards de train d'autres entreprises ? Doit-on laisser la priorité aux trains de passagers par rapport aux trains de fret, comme c'est le cas aujourd'hui ?

Ces problèmes existent déjà, mais sont masqués par le fait qu'il n'y a qu'une entreprise ferroviaire. Des pays, comme la Suède ou la Grande-Bretagne, qui ont déjà ouvert leur réseau à la concurrence, ont trouvé des solutions.

En Grande-Bretagne, il existe des compensations financières, qui sont déclenchées dès qu'un train d'une entreprise ou même des travaux de maintenance provoque un retard d'un autre train. Ces compensations financières créent des flux financiers importants, qui ne sont pas toujours simples à contrôler.

La solution proposée par la Commission est de développer un marché spot des sillons. Chaque gestionnaire d'infrastructure fait la liste de tous les sillons et en conserve un certain nombre de disponibles. Les sillons occupés sont vendus en priorité à l'entreprise qui l'utilisait déjà. Les sillons disponibles seront vendus sur un marché européen aux entreprises qui en auront besoin.

La concurrence existe déjà

Le mode routier est le véritable concurrent du fret ferroviaire. Que va apporter la concurrence intra modale, alors que la concurrence inter modale s'est soldée par des pertes de part de marché considérable ?

La concurrence inter modale n'apporte aucune garantie que le mode ferroviaire est utilisé de façon optimale. Si le service ferroviaire et sa qualité s'améliorent, le fer pourra retrouver une pertinence face à la route.

Les cheminots français vont tout casser

Si un seul train, qui n'appartient pas à la SNCF circule en France, alors il y aura une grève générale, et le gouvernement devra céder.

Une grève, dont le but ne serait que de s'opposer à une entrée progressive de la concurrence dans le domaine du fret, ne serait sans doute pas très soutenue par l'opinion publique.

Surtout, avec son potentiel, le Fret SNCF à plus à gagner qu'à perdre dans cette ouverture. Elle apportera des perspectives d'avenir plus motivantes pour les cheminots, qui seront les mobiliser non pour bloquer ces évolutions mais pour les tourner à l'avantage de l'entreprise et de la communauté.

D. LA CONCURRENCE NE SUFFIT PAS.

La concurrence ne résoudra pas tous les problèmes. Un certain nombre de sujets doivent être traités spécifiquement.

harmonisation technique

La carte d'Europe des techniques ferroviaires est une mosaïque d'une grande complexité. Les écartements des rails sont différents dans la péninsule ibérique. Il existe 5 types d'électrification (cf. annexe C). Les systèmes de contrôle diffèrent d'un pays à l'autre. Les progrès techniques n'ont fait qu'accroître les différences entre pays. Celles-ci créent de véritables barrières entre pays, qui sont franchies le plus souvent par changement de locomotive et de conducteur.

L'UIC a joué un rôle en faveur de l'harmonisation (électrification des lignes à grande vitesse), mais il devient urgent de passer la vitesse supérieure. La Commission semble décidée à agir. Une directive devrait être soumise au conseil avant la fin de l'année, basée sur une étude d'un consultant indépendant.

répartition équitable des coûts / Tarification de l'infrastructure

Un certain nombre de facteurs qui introduisent une certaine distorsion dans la concurrence entre les camions et le fret ferroviaire. En effet les deux modes génèrent des coûts externes, c'est-à-dire des coûts qui leur sont dus, mais qui ne leur sont pas imputés, comme les coûts des accidents, de la pollution, de la congestion (cf. annexe G).

Les évaluations diffèrent, et les situations des différents pays européens sont assez variées, mais on peut cependant en retirer quelques points importants.

Si l'on regarde les bilans pour la collectivité du transport de marchandises pour les secteurs routier et ferroviaire respectivement, on remarque qu'en première estimation le transport routier est globalement bénéficiaire tandis que le transport ferroviaire est déficitaire.

Si maintenant on prend en compte les externalités, la situation est bien différente. En première approche, on ne prend effectivement pas en compte les coûts indirects qu'occasionnent les différents modes de transport. On a donc cherché à estimer les « coûts »des nuisances provoquées par chacun d'entre eux (bruit, pollution, accidents, encombrements, etc..). Si ces estimations prêtent à discussion et varient énormément d'une situation à l'autre, il apparaît toutefois qu'elles sont bien moins favorables au secteur routier. Le bilan final pour la collectivité devient finalement bien moins intéressant dans le cas de la route, et ne change pas grand chose au coût résultant du secteur ferroviaire.

Toutefois la distorsion majeure qui intervient plus spécifiquement dans le cas du fret entre la route et le fer est ailleurs. Si l'on regarde plus précisément la provenance des ressources et les dépenses exigées entre le trafic passagers et le trafic marchandises, on se rend compte que le fret ferroviaire est doublement désavantagé. Pour le trafic routier, l'essentiel des ressources (taxes, péages, etc...) provient des véhicules particuliers alors que le dimensionnement des infrastructures est imposé par le trafic des poids lourds : nous subventionnons sans le savoir le trafic des poids lourds malgré les nuisances qu'ils nous occasionnent. Dans le cas du trafic ferroviaire, c'est la situation inverse : les exigences, notamment en terme de sécurité, pour le trafic passager imposent des surcoûts qui ne se retrouvent pas dans la part des charges d'infrastructures de chaque type de trafic, passagers et marchandises.

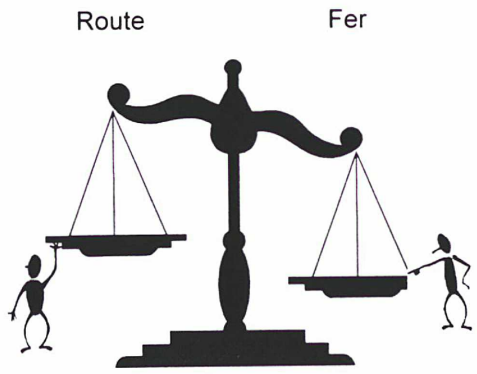


Figure 9 - Une distorsion de concurrence due au trafic passagers

Le partage des infrastructures entre passagers et fret sur la route et sur le rail se fait dans les deux cas au désavantage du fret ferroviaire. Le fret ferroviaire est doublement désavantagé par rapport au fret routier.

harmonisation sociale

La libéralisation du secteur routier a eu lieu, au prix d'une baisse des salaires et d'une augmentation du temps de travail, qui dépassent parfois la réglementation. Il ne faudrait pas que la même chose se produise dans le domaine ferroviaire.

Les différences de réglementation sociale entre Etats vont favoriser les entreprises ferroviaires basées dans les pays les plus tolérants.

Si l'on veut éviter ses distorsions, il faudrait définir une réglementation sociale européenne dans le domaine des transports. Les syndicats allemands, autrichiens et hollandais se sont déclarés prêts à accepter la libéralisation du rail, à la condition qu'il y ait des garanties dans ce domaine.

E. CONCLUSION

L'introduction de la concurrence dans le fret ferroviaire européen est proche. Une directive devrait être signée avant la fin de l'année, mais la traduction dans les faits risquent de prendre encore quelques années.

Cette ouverture à la concurrence nous semble positive. Elle va permettre de développer une offre européenne de fret ferroviaire. Mais elle ne va pas tout résoudre. Les opérateurs ferroviaires vont devoir se réformer en profondeur. Un certain nombre d'autres problèmes doivent être traités. La libéralisation va servir de catalyseur du renouveau du fret ferroviaire européen.

VIII. TROIS STRATEGIES DE RENOUVEAU

A. ROYAUME-UNI : UN OPERATEUR AMERICAIN AMBITIEUX

Le fret ferroviaire britannique était sans aucun doute l'un des plus affaiblis d'Europe. Il a subit de plein fouet la crise du charbon britannique qui a représenté jusqu'à 70% de son chiffre d'affaire. Cela l'a conduit à un état de quasi délabrement, sa part de marché dans les transports de marchandises terrestres tombant elle à moins de 5%. Malgré une restructuration de British Rail en 1982 et un fort soutien de l'Etat (paiement des charges d'infrastructure et subventions), la situation n'a cessé d'empirer.

En réaction à cette évolution préoccupante, le "Railways Act" voté en 1993 donne lieu à la plus grande vente par appartements jamais organisée depuis la fin de la seconde guerre mondiale. British Rail est scindée en plusieurs sociétés autonomes réparties en trois branches principales : les infrastructures, les lignes voyageurs et le fret. La plus importante de ces filiales, Railtrack, est devenue propriétaire des 37 000km de voies qu'elle loue depuis aux compagnies de voyageurs et de fret. L'activité voyageurs a été pour sa part subdivisée en 25 sociétés concédées au privé dans le cadre de contrats de franchise pour des durées d'environ dix ans. Enfin, le fret a été éclaté en six entités distinctes (par type de trafic) et mises sur le marché. La branche principale, Trainload, chargée du transport en trains complets pour le compte des industries du charbon, de l'électricité et des hydrocarbures a donné naissance à trois sociétés indépendantes : Loadhaul, Mainline, et Transrail. C'est un consortium mené par un opérateur américain de la région des grands lacs, Wisconsin, qui a obtenu la quasi totalité de ces entités - représentant un CA de 5 Mds - pour 2,3 Mds : Rail express (messagerie postale) et les trois sociétés issues de Trainload. La holding créée à cette occasion - English, Welsh & Scottish Railways (EWS) - a racheté en novembre 1997 Railfreight Distribution qui était chargée du trafic via le tunnel sous la Manche et qui se trouvait en situation difficile. L'Etat anglais a accordé à cette occasion à EWS une aide financière correspondant au prix du péage du tunnel jusqu'en 2006.

Suite à cette réforme, l'Etat anglais s'est quasiment désengagé de la gestion du secteur ferroviaire. Cependant, s'il ne verse plus de subventions, il « achète des prestations » selon l'expression reconnue en imposant le plus souvent des objectifs très précis. Les principaux intervenants du secteur sont aujourd'hui :

- *Railtrack*, privatisée et bénéficiaire malgré ses lourds investissements, assure la maintenance et les investissements (plus de 35 Mds de F prévus jusqu'en 2001) en infrastructures britanniques dont elle possède la quasi totalité. C'est aussi cet organisme qui définit et alloue les sillons aux différents opérateurs après recueillement de leurs besoins. Les tarifs sont négociés opérateur par opérateur et ne sont pas publiés. De façon générale, l'Etat ne subventionne pas les infrastructures, mais plutôt les opérateurs. Cependant cette déclaration d'intention a montré ses limites par exemple dans le cas de la partie britannique de la ligne de l'Eurostar, récemment allouée à Railtrack avec un soutien financier étatique : subventions, garanties de prêts,...

- *Office of the Rail Regulator* : il s'agit d'une autorité d'arbitrage. Elle fixe tout d'abord les objectifs (tarifs, travaux) de Railtrack dans le cadre de sa concession des infrastructures.

Elle sert de recours si un opérateur se sent lésé. Enfin, c'est elle qui autorise les opérateurs à exercer sur le terrain britannique en leur accordant des licences.

• *l'Office of the Passenger Rail Franchiser* : spécifique au trafic passager, c'est l'organisme chargé d'accorder les franchises régionales et de contrôler l'exécution des conditions d'exploitations associées.

• *Le ministère des Transports* britannique, dirigé actuellement par John Prescott

• et bien sûr les différentes entreprises d'exploitation ferroviaire (fret et passagers).

Cette réforme est plus une privatisation qu'une ouverture à la concurrence. Pour le trafic passagers, le système de franchise instaure des monopoles régionaux ; la concurrence intervient au moment du choix périodique des opérateurs pour chaque région. Ce découpage régional n'a pas permis de réelles améliorations pour l'instant et connaît de nombreuses critiques à cause du cloisonnement auquel il a donné lieu. Une étude menée en juin a par exemple montré que certains trains de voyageurs mettent aujourd'hui plus de temps pour joindre Londres que les trains à vapeur sur les mêmes lignes au début du siècle...

Dans le secteur du fret, le découpage par marché, qui n'avait pas un réel sens économique mais visait plus à permettre à plusieurs investisseurs concurrents de s'installer en Grande Bretagne, a finalement donné lieu à l'apparition d'un opérateur dominant (90 % du trafic de fret ferroviaire) privé. Cependant dans tous les cas, l'optimisme est de retour et a permis de canaliser un flux d'argent que l'Etat ne souhaitait plus assurer sur ce secteur.

Sans compter les quelques opérateurs très ponctuels (représentant au total moins de 1% du trafic), le seul opérateur alternatif de fret ferroviaire restant est Freightliner (environ 10% du trafic). Cette sixième entité de fret issue de British Rail a été rachetée par ses cadres (ce qui l'a protégée jusqu'à présent de l'appétit d'EWS). Le cœur de marché de Freightliner est le transport ferroviaire et les acheminements routiers terminaux de conteneurs à destination ou en provenance des six principaux ports de Grande Bretagne. Souffrant d'un manque de puissance financière, Freighliner a connu une première année (96) difficile. Cependant son trafic a connu une forte progression l'an dernier et la compagnie investit maintenant dans la modernisation de son matériel et cherche à se développer dans le transport combiné au sein du consortium Piggypack.

Piggypack, pour le développement du transport combiné.

Ce consortium regroupant différents opérateurs et propriétaires d'infrastructures a été créé pour le développement du transport combiné en Grande-Bretagne. Il a permis la mise au point d'un wagon (américain) simple d'usage et bien adapté aux spécificités du réseau britannique : constitué d'une petite plate-forme surbaissée, reliée par une poutre centrale et sur laquelle une remorque standard de poids lourds peut être montée directement par celui-ci. Il demande une subvention de l'Etat de 3 milliards (à comparer aux 50 Mds nécessaires pour la ligne Eurostar) pour la mise à niveau (essentiellement ponts et tunnels) sur les lignes stratégiques.

L'essentiel du trafic d'EWS continue de se faire en trains complets (plus de 90%), et pour les trois quarts avec les chargeurs traditionnels du ferroviaire (acier, charbon, etc...).

Elle s'active actuellement à reconquérir une image de qualité[4] auprès des principaux chargeurs et de consolider sa présence sur son cœur de marché en signant par exemple un contrat à long terme avec British Steel. Ceci ne l'empêche pas de chercher à se développer sur d'autres marchés en croissance. Elle a ainsi racheté Railfreight pour l'accès au trafic du tunnel sous la Manche, participe activement au consortium Piggypack pour le transport combiné et envisage de concurrencer Freightliner sur le trafic avec les ports.

Parallèlement, EWS travaille à la réduction de ses coûts. Ses effectifs qui juste avant la privatisation étaient passés de 17 000 en 1992 à 9000 en 1996, sont aujourd'hui aux alentours de 7 000 et tendent vers les 6 000 personnes. Grâce à une négociation avec Railtrack, EWS a obtenu une réduction de ses coûts de péage, en contrepartie de la promesse d'une forte croissance de son trafic. Elle procède enfin à un renouvellement accéléré de son matériel en acquérant des locomotives et wagons plus performants et bien plus économiques en maintenance. Il est intéressant de noter que pour des raisons de compatibilité avec le reste du réseau européen, mais surtout du fait de la faible électrification du réseau britannique, ses locomotives sont diesel.

Préférant s'appuyer tout d'abord sur son marché intérieur et y mener à bien sa réforme actuelle, EWS n'envisage pas encore d'étendre son activité au delà en Europe. La libéralisation voulue par Bruxelles y étant peu avancée, elle cherche actuellement des accords de coopération avec les opérateurs nationaux, comme celui qu'elle vient de signer avec la SNCF. Cela ne l'empêche pas de prévoir de doubler son trafic avec le reste de l'Europe dans les dix ans, tandis que son trafic intérieur devrait lui tripler! L'importance des trafics internationaux entre la Grande Bretagne et le continent européens peut cependant laisser penser que sa position pourra évoluer rapidement une fois qu'elle se sera renforcée et que ses réformes internes auront porté leurs fruits.

Après des années de déclin et de manque d'investissements (les subventions versées servant essentiellement à combler les déficits dus à ce déclin) et suite à une profonde réforme du secteur ferroviaire dont l'Etat s'est dégagé, le fret ferroviaire anglais qui a failli disparaître connaît aujourd'hui une période d'investissements lourds qui devraient accélérer à court terme une croissance retrouvée depuis peu. Au delà des efforts des opérateurs, d'autres facteurs devraient favoriser cette croissance :

- le gouvernement devrait publier cet été un livre blanc sur sa politique des transports. La publication de ce rapport touchant des sujets sensibles a été maintes fois reportée, mais le but de celui-ci sera de soutenir le développement du fret ferroviaire en Grande-Bretagne.

- les perspectives de croissance du trafic de fret (40% sur les dix prochaines années, dont le secteur ferroviaire compte bien accaparer une bonne partie), devraient apporter les conditions favorables à ce renouveau.

- à l'international, le trafic ferroviaire permet de limiter les transferts de charge face à l'utilisation des ferries ou des navettes Eurotunnel pour les camions, et devrait permettre de canaliser une bonne part du trafic à travers le goulot d'étranglement du tunnel sous la Manche.

[4] Elle a par exemple signé un engagement de ponctualité de 95% de ses trains avec la poste anglaise, illustrant l'avantage du ferroviaire pour le

B. DB CARGO OU UNE REFORME PROFONDE AVEC LES SYNDICATS

Le 1er février 1989, le gouvernement allemand a constitué une commission indépendante formée de chercheurs, d'hommes politiques et de syndicalistes. Celle-ci a proposé une réforme des chemins de fer allemands. Le 17 février 1993, cette réforme est adoptée, soutenue par l'ensemble des formations politiques et syndicales.

Cette réforme va permettre de résoudre du même coup la fusion des exploitants ferroviaires de l'est et de l'ouest, l'ouverture à la concurrence, et surtout permettre les réformes profondes dont le secteur a besoin.

Sur le plan organique, cette réforme consiste en la transformation de deux monopoles nationaux (des deux côtés de l'ancien rideau de fer) en un groupe de sociétés anonymes. DB Cargo est la filiale chargée de la commercialisation et de l'exploitation du fret.

Aujourd'hui, elle est une entité à l'intérieur de la DB, mais avec son propre compte de résultat, et surtout 5 400 locomotives, 12 000 conducteurs et 11 000 employés. Au premier janvier 1999, elle doit être officiellement transformée en une société anonyme, pour être éventuellement privatisée dans le futur.

Toute la dette (67 milliards de mark) a été complètement reprise par le gouvernement fédéral. Elle est maintenant gérée par le BundesEisenbahnVermögen. Cette structure est chargée de l'ensemble du passif du ferroviaire, et est complètement distincte de la DB.

La concurrence, au moins en droit, est introduite dans toutes les activités ferroviaires sur le territoire allemand. Le contrôle de l'entrée sur le réseau de nouveaux opérateurs, de nouvelles locomotives ou de nouveaux conducteurs est assuré par un régulateur indépendant : Eisenbahnbundesamt. Cependant la répartition des sillons et leur facturation est faite par une partie de la DB, la DB Netz. Les risques d'abus de position dominante sont théoriquement contrôlés par la direction de la concurrence de l'état fédéral. De plus il ne peut y avoir ouverture pour un opérateur public étranger, que si son propre pays est ouvert à la DB. Cette obligation de réciprocité est inscrite dans la loi.

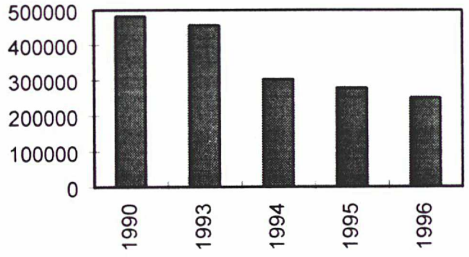
Cette ouverture à la concurrence n'est donc pas complète, mais elle a permis la création d'un grand nombre d'entreprises privées, qui exploitent aujourd'hui moins de 10% du trafic de fret ferroviaire. Ces entreprises appartiennent souvent à des chargeurs, qui les utilisent pour du transport sur des liaisons locales, voire régionales.

Cette réforme institutionnelle a été permise par la résolution du problème social. Tous les cheminots, qui avaient un statut de fonctionnaire[5], ont conservé leur statut. La DB les emploie à un prix de marché, et le gouvernement fédéral paie la différence. De plus une politique incitative au départ à été mise en place, qui a permis la réduction des effectifs de 50% en 6 ans.

transport entre les zones urbaines encombrées.

[5] Seuls 50% des cheminots de l'ouest avait un statut de fonctionnaires. Quant aux cheminots de l'Est, ils ont été intégrés dans la DB, avec des contrats de droits privés. Aujourd'hui seuls 30% des employés de la DB ont un statut de fonctionnaire.

Effectif de la DB



La productivité du groupe a ainsi augmenté de 84%, mesurée en voyageurs ou tonne kilomètre par agent. Si on se restreint à la productivité de la branche marchandise à l'Ouest, les coûts ont diminué de 30%, et l'objectif est d'atteindre 50%.

Amélioration de la productivité de DB Cargo

	1993	1995	1997
CA/effectif	100	131	170
Tk/effectif	100	146	202

Cette amélioration de la productivité est en partie due à la séparation de DB Cargo du reste du groupe. En effet, les conducteurs de locomotives, spécialisés dans le fret, peuvent maintenant assurer d'autres tâches, pour devenir véritablement responsables de leur train.

Une importante réforme de l'appareil de production est en cours. Le volet le plus spectaculaire est la meilleure utilisation de l'infrastructure, baptisée Netz 21. Une allocation claire des voies au fret, grande ligne, régional, ou mixte va permettre une augmentation de la capacité de trafic, sans investissement. 4 500 km ont notamment été alloués au fret longue distance. L'objectif est de faire rouler en 2020, 2 milliards de train.km sur un réseau de 40 000km.

La reprise de la dette a permis une politique d'investissements importante. Le gouvernement fédéral propose, de plus, des prêts sans intérêts pour le financement des nouvelles infrastructures. Des investissements colossaux (42 milliards de mark en trois ans) sont en cours. Ils concernent essentiellement les infrastructures, les véhicules et les gares. En particulier, DB Cargo procède au renouvellement de son parc de locomotives, et vient de s'équiper de petites locomotives plus souples, capables de tirer quelques wagons : les cargosprinters. En tout, 80 milliards de mark devraient être investis entre 1998 et 2002.

Les innovations ne manquent pas. En particulier, un centre national « service client » doit ouvrir ses portes à Duisbourg. Chaque client pourra, à tout moment, obtenir toutes les informations nécessaires : de la commande à la facturation, en passant par la localisation des marchandises.

Les résultats 97 montrent une progression du trafic fret de 7.5%. Mais le résultat avant impôt du groupe est en baisse à 359 millions de mark, cette régression est en grande partie

due à l'activité voyageurs. Ainsi, le succès de la réforme n'est pas encore acquis. Les conditions dans lesquelles les étapes ultérieures (création de 5 SA distinctes, puis privatisation) pourront être assurées, ne sont pas encore connues. Il reste donc beaucoup d'incertitudes.

La concurrence existe déjà, mais l'entrée de l'entreprise dans ce nouveau jeu est encore timide. Cette concurrence croissante la pousse à réussir le plus vite possible sa restructuration. Mais la politique libérale du gouvernement allemand n'est pas suivie par la DB. Celle-ci ne souhaite pas aller concurrencer les opérateurs nationaux chez eux. Elle cherche à coopérer avec eux pour améliorer le franchissement des frontières, et donc le trafic international. Cette coopération peut aller jusqu'à fournir de la traction à des opérateurs étrangers, ou assurer cette traction de part et d'autre des frontières. Il faut noter que la DB Cargo va fusionner avec la branche fret de l'entreprise ferroviaire hollandaise : NS.

Finalement, l'Allemagne a fait le choix de sauver son secteur ferroviaire national, grâce à une réforme en profondeur. Celle-ci coûte très cher, mais il semble que c'est le prix à payer pour restructurer une telle entreprise.

C. FRET SNCF : LA REFORME DES PETITS PAS

La SNCF est le deuxième opérateur ferroviaire en Europe, avec un volume de transport de 50,5 milliards de tonne kilomètres, derrière la DB et ses 67,9 GTk. Mais elle occupe une part de marché supérieure à celle-ci. En France 21,4 % du fret (en tk) est fait sur les rails, alors qu'il n'y en a que 19,6 % en Allemagne.

La SNCF, comme ses concurrents étrangers, était confrontée à un gros problème de productivité et d'endettement (de l'ordre de 230 Milliards de F). L'état français devait chaque année combler le déficit. L'ensemble de l'aide annuelle de l'état et des collectivités locales était de l'ordre de 60 Milliards de Francs.

Outre cette asphyxie financière, la SNCF a connu fin 1995 un conflit social dur. Lié initialement au problème des retraites des cheminots, il a mis en lumière le désarroi créé par le manque d'espoirs et de lisibilité de l'avenir de l'établissement public. Cette prise de conscience collective a permis quelques avancées.

Réseau Ferré de France

La première est la création de Réseau Ferré de France, par la loi 97-135 du 13 février 1997. RFF devient propriétaire de l'infrastructure ferroviaire, mais aussi d'une partie de la dette de la SNCF.

Cette réforme va au delà des exigences de la directive 91.440. Il y a séparation organique complète entre réseau et exploitation ferroviaire. Mais du point de vue financier, elle va beaucoup moins loin que la directive, qui prône une reprise de la dette par l'Etat. Le poids du passé continue à peser sur ce secteur en France.

L'idée fondamentale et très positive de cette réforme est d'améliorer la transparence du système ferroviaire français. Auparavant, les déficits de la SNCF étaient un amalgame de déficits d'exploitation, de charges financières et de déficits liés à l'infrastructure. Cette séparation va permettre de voir un peu mieux ce que cachent ces déficits. Cette transparence

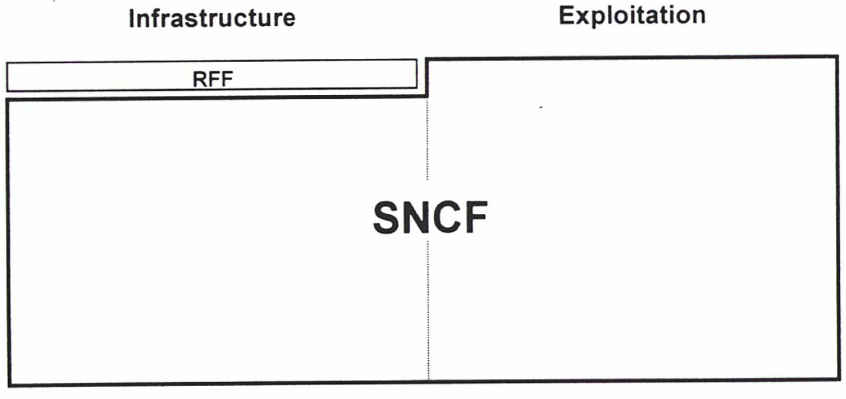
accrue du système va être à la fois réclamée et facilitée par la définition des flux financiers entre la SNCF et RFF.

Ils sont de deux types (cf. annexe F). Premièrement la tarification de l'infrastructure. Les droits de péages vont être basés sur la circulation des trains. Cela va donc permettre à la SNCF de mieux savoir ce que lui coûte chaque train en terme d'infrastructure. La comptabilité analytique en est simplifiée. Deuxièmement les dépenses de maintenance. Elles sont à la charge de RFF, mais toujours assurées par la SNCF. RFF va donc exiger une comptabilité analytique plus précise pour connaître précisément les coûts de maintenance.

Cette transparence accrue apparaîtra aussi dans le domaine des choix d'investissements. RFF, propriétaire du réseau, sera théoriquement seul apte à décider de la rentabilité d'une nouvelle voie. Mais les dossiers seront initialement étudiés à la SNCF. RFF jouera donc le rôle de contre-pouvoir. Il faut espérer que ce rôle ne se traduira pas par un allongement des délais de décision, ce qui pourrait être préjudiciable, par exemple dans le cas des constructions de chantiers de combiné.

La création de RFF apparaît comme une réforme utile, mais beaucoup moins profonde que ce que l'on pouvait espérer, et surtout que ce qu'ont fait d'autres pays européens : Allemagne et Angleterre en tête.

RFF est une petite entité, qui délègue ou achète à la SNCF nombre des tâches qu'elle devrait assurer. La SNCF n'a donc pas perdu grand chose (cf. annexe E). Le schéma de Monsieur Martinand, président de RFF, explique bien la situation.



La gestion des sillons, la maintenance, la propriété de gares, sont autant de services assurés par DB Netz ou Railtrack, et pas par RFF. On peut aussi se poser la question de l'autonomie d'une structure de moins de 100 personnes face aux 175 000 cheminots de la SNCF.

La réforme de 1997 met aussi en place une régionalisation des activités de la SNCF. Cependant cette partie de la réforme est nettement moins intéressante pour le fret, voire même un handicap.

Le projet industriel

Après la crise de 95, la SNCF a mis en place un projet industriel, qui vise à améliorer l'ensemble des services assurés par l'entreprise. Le volet fret de ce projet industriel comporte 2 plans d'action :

•Revenir dans le marché du fret aux meilleures conditions économiques. Cela se décline en trois points : la construction de meilleurs produits en transport conventionnel de marchandises, en la promotion du transport combiné, et le maintien du fret dans les zones à faible trafic.

•Développer l'intervention de la SNCF à l'international. La volonté est de jouer la complémentarité avec les autres réseaux.

Ce projet industriel cherchait à redonner confiance aux cheminots. Dans la branche fret, il s'est traduit par un BPR (Business Process Reingineering), qui devra permettre à terme la création d'une entreprise indépendante et efficace : Fret SNCF.

Un projet important concerne la mise en place d'une meilleure comptabilité analytique. Aujourd'hui, la SNCF ne connaît pas précisément ses coûts ni même ses recettes. Traditionnellement les fonctions de commandement et de comptable était cloisonnées, ce qui empêchait la circulation des informations nécessaires. La réforme cherche à développer une comptabilité analytique basée sur la comptabilité générale. Cette réforme est assez simple, grâce au faible nombre de clients du fret. Cependant, les résistances culturelles sont telles qu'elles ne devrait pas voir le jour avant au moins un an.

Ces réformes sont pour la plupart en cours, et vont indéniablement faire progresser l'entreprise. On peut cependant s'interroger sur l'ampleur de ces réformes, face à celles en cours à la DB ou à EWS. Un certain nombre de points cruciaux ne sont pas réglés.

1 Le financement de la réforme. Le poids de la dette du ferroviaire pèse toujours a la fois sur RFF et sur la SNCF, alors que les entreprises anglaises et allemandes ont été financièrement assainies.

2 La tarification de l'infrastructure. Aujourd'hui, les coûts de maintenance ne sont pas couverts par les péages. La définition d'un tarif intelligent est une façon d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure en orientant les trafics vers les sillons les moins chers. Au lieu de péages au coût moyen, un nouveau système devrait être mis en place, qui taxerait plus lourdement les sillons très demandés.

3 La gestion des sillons. Celle-ci est assurée par la SNCF, sous le contrôle de RFF. Cette situation ne peut être que transitoire. Le fret aurait beaucoup à gagner à ce que cette gestion se fasse de façon plus équilibrée entre passager et fret.

4 La séparation fret/passager. Celle-ci nous semble complètement indispensable. La maîtrise de l'appareil de production et la proximité accrue entre commerciaux et opérateurs sont des conditions essentielles de redressements. Cette séparation est finie depuis 1995, au Royaume-Uni. Elle sera complètement terminée le 1er janvier 1999 en Allemagne. En France, seule la fonction commerciale est distincte, les locomotives pourraient être réparties en l'an 2000 avec l'arrivées de nouvelles machines spécialisées dans le fret. Quant aux opérateurs ?

5 La productivité du travail. La productivité individuelle de la SNCF stagne, alors que celle de ses concurrents progresse de façon impressionnante. Or il y a beaucoup à gagner. Le nombre de kilomètres parcourus par an et par agent n'a augmenté que de 0,4% par an depuis 1950, alors que la technique a fait des progrès très importants : électrification et TGV notamment.

La « réforme de la réforme » annoncée par Monsieur Gayssot ne règle apparemment aucun des points précédents. L'Etat va combler les déficits de RFF, et les péages d'infrastructure vont rester à un niveau anormalement bas. Seule avancée, la création d'un conseil supérieur du service public ferroviaire, « juge de paix des relations entre RFF et la SNCF », qui préfigure peut-être une autorité de régulation de la concurrence.

D. CONCLUSION

La libéralisation pose un certain nombre de problèmes auxquels les opérateurs en place doivent s'adapter. Les réformes choisies par chacun des états sont très différentes (cf. annexe I). La Grande Bretagne a résolument choisi la voie du privé : les charges de restructuration sont payées par les actionnaires ou par les clients. L'Allemagne a réussi à réaliser un consensus autour des moyens de la sauvegarde du ferroviaire : l'Etat fédéral en assure le financement, mais de manière très précise et avec des contreparties salariales et d'amélioration de la gestion.

En France, l'Etat continue à financer le secteur sans avoir d'assurance que les réformes nécessaires sont effectuées. Pour une large part, ces réformes ne sont pas faites. Fret SNCF, une des plus importantes et des plus performantes sociétés de fret ferroviaire en Europe est en train de prendre du retard par rapport à ses concurrents.

IX. CONCLUSION

A. PRISE DE CONSCIENCE

Un des freins important au développement du fret ferroviaire est son manque de popularité. Les passagers votent, pas les marchandises. Si tout le monde s'accorde sur le fait que « les camions polluent », « qu'il y en a trop sur nos routes », peu de citoyens ont réellement conscience que les politiques, notamment tarifaires, ont longtemps favorisé le transport routier de marchandises.

Récemment, la SNCF a mené dans les journaux deux campagnes de publicité. La dernière en date rappelait qu'elle acheminait pendant toute l'année, et plus particulièrement pendant Roland Garros des eaux minérales. La partie Fret de la SNCF fait évidemment rarement des publicités à destination du grand public. Auparavant, la branche Grandes Lignes avait fait une publicité pour son trajet Paris-Lille : on y voyait quelques voitures individuelles rouler au milieu de gros boulets, symbolisant les poids lourds très nombreux sur cet axe. Quel en était le message ? Que le trafic quotidien de 14 000 poids lourds sur cet axe devait inciter les passagers à prendre le train. Une partie importante de ce trafic aussi dense de marchandises pourrait sans doute être transféré avantageusement sur le train. Ce genre de publicités montre que la population est de plus en plus sensible à ces problèmes.

Cette prise de conscience est une condition indispensable pour que soient prises les décisions nécessaires au développement du secteur. Aujourd'hui, les hommes politiques de tous bords se disent favorables au fret ferroviaire. Les gouvernements successifs affichent des politiques pour le fer. Mais s'en donnent-ils les moyens ?

De toute façon, le fret ferroviaire semble aujourd'hui beaucoup plus présent dans toutes les décisions, que ce soit au niveau de l'entreprise SNCF ou au niveau du gouvernement. Ce rééquilibrage, après la priorité longtemps donnée aux passagers avec le TGV notamment, ne peut-être qu'une bonne chose.

B. DES REFORMES EN COURS TROP NATIONALES

Malgré la situation préoccupante dans laquelle se trouve le secteur du fret ferroviaire en Europe et la pression qu'a exercé la Commission Européenne au début des années 90, peu de pays ont mené les réformes profondes nécessaires. Ce que l'on peut regretter surtout, c'est qu'à partir de cette initiative Bruxelloise, il n'y ait pas eu une réelle prise à bras le corps des problèmes par les Etats pour convenir d'une évolution harmonisée au niveau européen de ce secteur sensible.

Si les réformes les plus volontaristes et les plus prometteuses sont encore trop jeunes pour en tirer les enseignements, elles ont toutes comme défaut de ne pas sortir de la logique « nationale » fort préjudiciable au secteur. Elles ont permis cependant, notamment en Allemagne et au Royaume-Uni, de remettre le fret ferroviaire sur les rails en lui ouvrant l'horizon et en le mettant dans les conditions lui permettant de s'adapter de façon plus réactive aux évolutions à venir au niveau européen.

Une des raisons du manque d'actions européennes concertées est qu'un certain nombre de pays, dont la France, cherchent à ralentir les projets en cours, soit en les refusant, soit en en proposant d'autres. La politique européenne est alors paralysée par l'impossibilité de trouver un consensus ou au moins de réunir une majorité.

La France se trouve aujourd'hui de plus en plus isolée, et risque, si elle ne parvient pas à engager sa réforme, de se voir imposer une ligne à suivre qui ne sera pas forcément à son avantage.

La première préconisation que nous faisons est donc d'élargir le cadre de raisonnement de l'ensemble des décideurs du fret ferroviaire européen à l'Europe. Le marché est européen. L'offre doit devenir européenne.

Sans remettre en cause le principe de subsidiarité, l'Union Européenne est le cadre adapté pour prendre un certain nombre de décisions et faire avancer les dossiers :

- un calendrier des réformes : les réformes nationales ne seront vraiment efficaces que si elles sont coordonnées.

- réduction des frontières nationales pour les opérateurs : cela passe notamment par la mise en commun de sillons internationaux qui doivent être gérés au niveau européen, par la définition de licence et permis européens. Un contrôle de la tarification de l'infrastructure est nécessaire afin qu'elle ne serve pas de barrière à l'entrée. Un moyen serait peut-être de rapprocher les structures gérant les différents réseaux nationaux.

- harmonisation technique : l'interopérabilité est un sujet que tout le monde connaît, mais dont les conditions ne sont toujours pas définies.

- rééquilibrage avec la route : seule une action concertée au niveau européen permettra de mieux taxer les camions pour rétablir l'équilibre avec le fret ferroviaire.

C. LE TEMPS NE JOUE PAS EN FAVEUR DU FRET FERROVIAIRE

Les pays qui peinent à mener leur réforme, dont la France, préfèrent progresser par étapes en jouant la prudence : il s'agit de ne pas détruire les opérateurs nationaux.

Cependant c'est ignorer les évolutions en cours ailleurs et qui s'accélèrent. Dans le secteur routier, la dernière main va être apportée à la libéralisation initiée au milieu des années 80 avec l'autorisation de cabotage partout en Europe à partir du 1er juillet 1998. De plus face aux menaces de rééquilibrage dans sa concurrence avec le ferroviaire (internalisation des coûts externes, harmonisation des conditions de travail), le secteur routier s'est jusqu'à présent montré très réactif et a su s'adapter très rapidement aux nouvelles conditions et aux contraintes environnementales de plus en plus importantes.

Dans le secteur ferroviaire, un certain nombre de pays ont entamé des réformes qui doivent permettre à leur secteur ferroviaire de se restructurer et d'avoir des positions plus

offensives d'ici quelques années. De plus devant la prise de conscience quasi générale du problème, la Commission Européenne cherche à accélérer les évolutions en cours.

Le risque est donc de pêcher par excès de prudence et de pénaliser inconsciemment à terme notre secteur ferroviaire, face au secteur routier et face aux concurrents étrangers. Même si la France a la chance d'avoir une entreprise ferroviaire performante par rapport à ses concurrents étrangers, son avance peut diminuer très vite, si des réformes importantes ne sont pas engagées.

D. ET LES CHEMINOTS ?

Un des problèmes principaux, dont nous n'avons volontairement pas parlé, est celui des cheminots. Il faut distinguer deux problèmes souvent évoqués. D'abord, le statut des cheminots serait un des freins à l'amélioration de la compétitivité de l'entreprise. Ensuite et surtout, la menace de la grève, toujours présente, permettrait aux syndicats d'être un réel contre pouvoir, capable de bloquer les évolutions nécessaires.

Le statut du cheminot n'est pas le frein principal au développement du fret ferroviaire. L'entreprise SNCF a beaucoup à gagner en améliorant son organisation, même sans toucher au statut. Il y a par exemple de grands progrès à faire en terme d'utilisation au mieux de l'outil de travail et des cheminots. L'exemple allemand montre que des solutions peuvent être trouvées pour permettre les évolutions concertées.

Les conflits de ces dernières années incitent à la plus grande prudence dans les propositions de réforme. Cependant il faut bien noter qu'une grève de la branche fret n'aurait d'écho que si elle a une influence sur le trafic passagers (dont l'activité est encore très liée à celle du fret au sein de la SNCF), et n'aurait sans doute pas une forte popularité. Nos consultations nous ont toutefois permis de noter que même si le changement inquiète, il y a une réelle attente d'une réforme volontaire qui permette d'inverser la tendance de régression (ou stagnation ces derniers temps) du fret ferroviaire et qui redonne espoir aux cheminots en les mobilisant sur des objectifs clairs, plus encourageants. Le réel potentiel du fret ferroviaire français au sein de l'Europe (bien loin de l'état de délabrement qu'a connu celui au Royaume Uni et qui a engendré de fortes réductions d'effectifs, ralenties, voire stoppées depuis la réforme), permet d'être relativement optimiste sur les conséquences d'une réforme profonde, si elle est réellement menée.

E. BIS REPETITA NON PLACENT

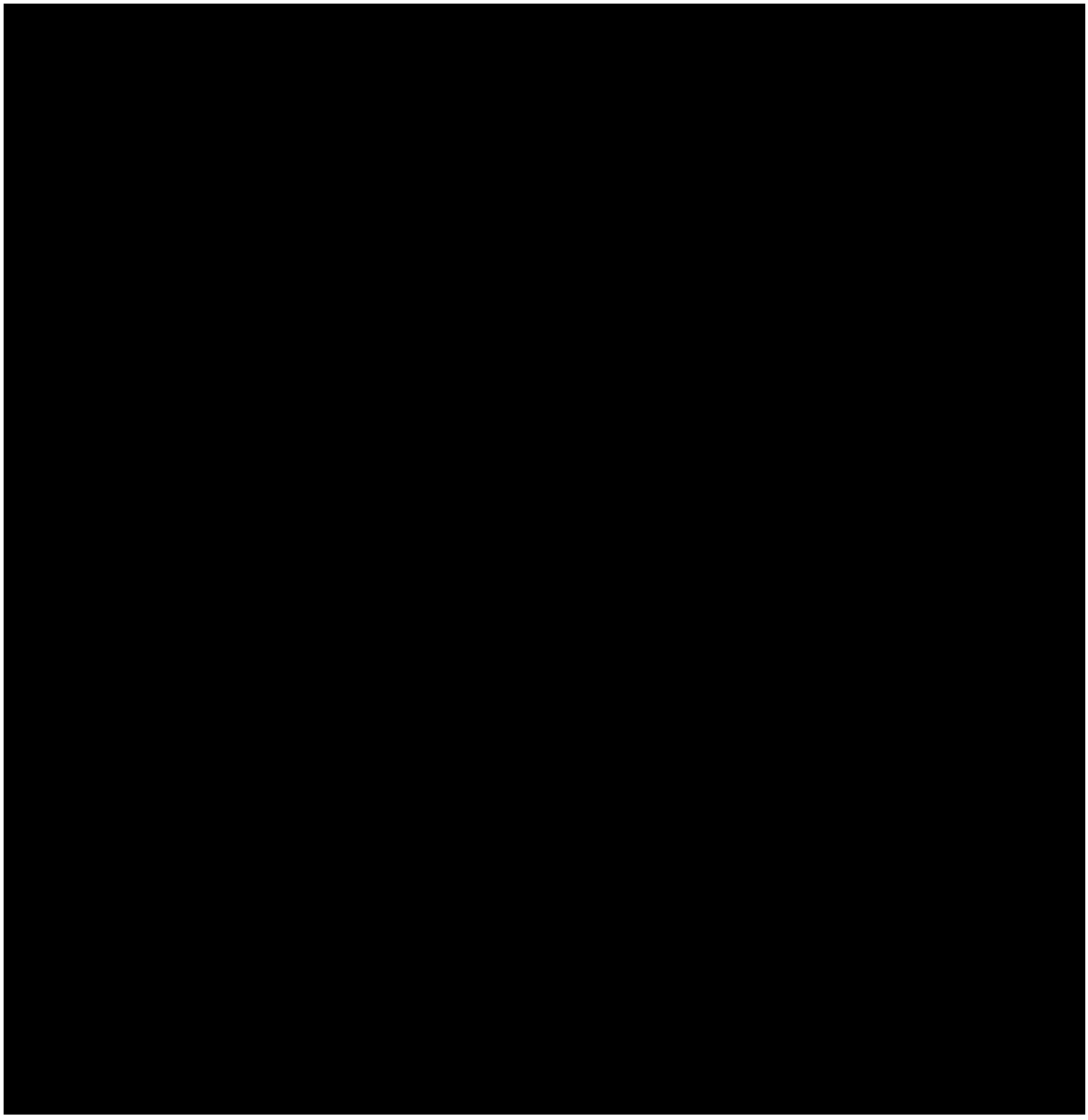
La situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui dans le secteur du fret ferroviaire est finalement très proche de celle que nous avons connue dans le secteur aérien il y a quelques années. Tandis que les trois principales compagnies nationales : Air France, British Airways et Lufthansa, se trouvaient dans des situations à peu près comparables, seules ces deux dernières sont parvenues à profiter pleinement de la forte croissance du trafic qui a fait suite à la libéralisation du secteur. Aujourd'hui, notre compagnie nationale qui peine encore à s'adapter à la nouvelle donne (les récents conflits sont là pour nous le rappeler) se trouve dans une situation difficile et bien moins favorable face à ses concurrents.

Les perspectives de croissance du trafic pour le fret ferroviaire, que ce soit par gain de parts de marché, ou par appropriation d'une bonne part de la croissance du trafic global de

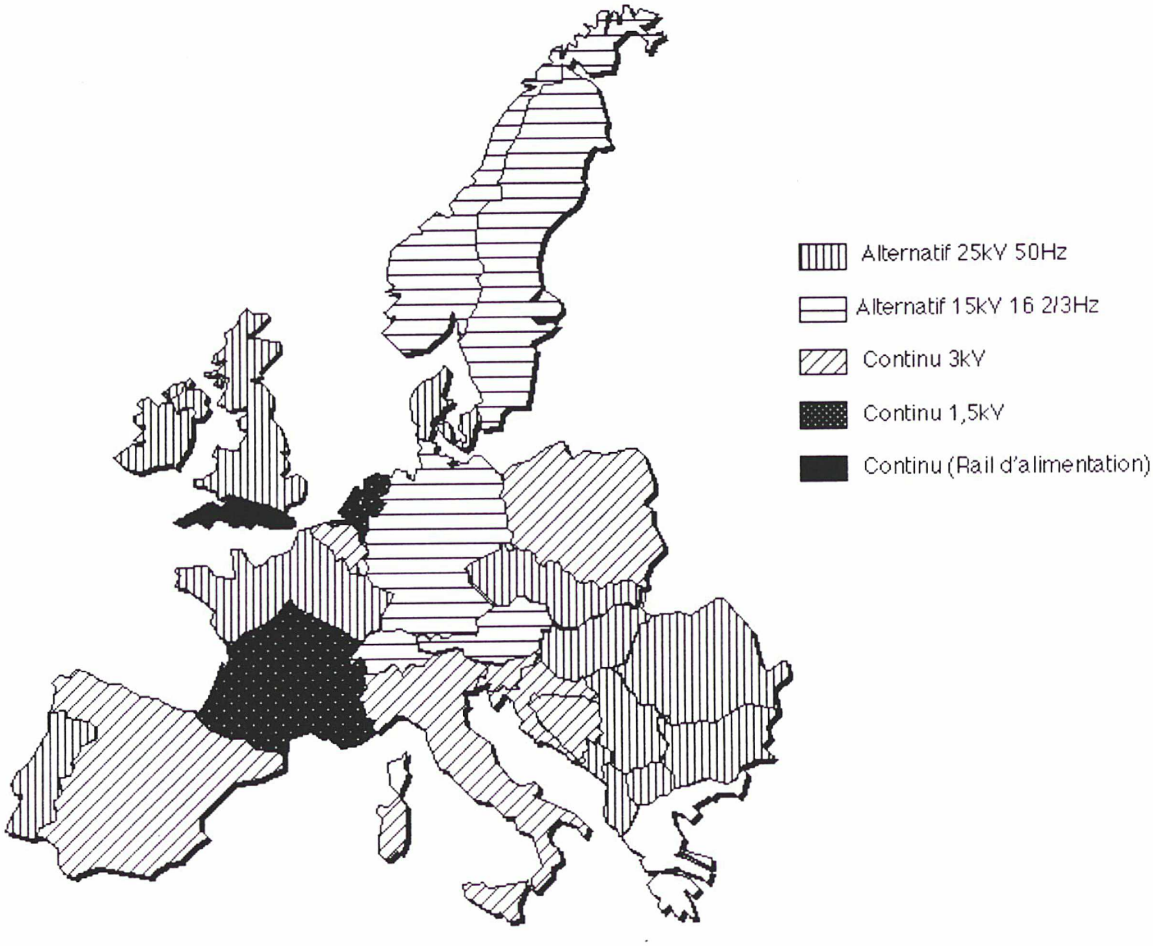
fret attendue, sont prometteuses. **Il y a donc lieu d'être optimiste pour le fret ferroviaire européen.**

Les difficultés que connaît la France pour mener à bien une réforme acceptable par tous, et qui soit profitable au secteur, font penser au cas Air France. On peut légitimement se demander si l'Etat français saura ne pas tirer les enseignements du passé, pour être capable de prendre les bonnes décisions concernant la SNCF. Ce pourrait être le cas pour l'activité passagers, qui sera sans doute soumise à la concurrence plus tard. Il y a malheureusement tout lieu de penser que la partie fret de la SNCF ne pourra être réformée à temps pour lutter contre ses concurrents. **La seule solution serait de prendre rapidement conscience que l'avenir ne peut être qu'européen.**

X. ANNEXES



C. CARTE DES ALIMENTATIONS ELECTRIQUES



D. DIAGRAMMES DESCRIPTIFS DU MARCHE DES TRANSPORTS

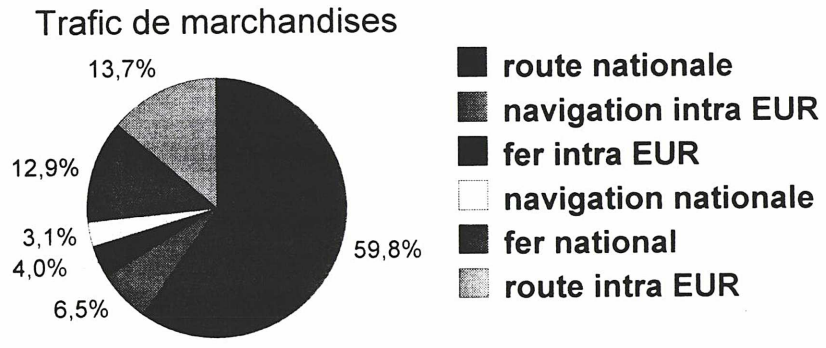


Figure 10 - Répartition du trafic de marchandises par mode de transport

	1983		1993	
	fer	route	fer	route
0-49 km	3.8	92.3	1.7	95.3
50-149 km	13	77.4	8.3	84.5
150 - 299 km	27.6	60.4	17.6	73
300 km et +	49.9	46.2	35.7	63

Figure 11 - Evolution de la part du fer selon les distances parcourues

Marchandises	Part du fer	Croissance	Part de marché
produits agricoles et animaux vivants	26.2	2.3	12.2
denrées alimentaires et fourrages	15.9	3.6	11.8
combustible minéraux solides	59.6	-5.5	3.5
pdts pétroliers	34.9	1	7.7
minéraux et déchets	60.2	2	4
produits métallurgiques	55.9	0.2	11.6
matériaux	19.1	2	11.2
engrais	35.5	2.8	3.4
produits chimiques	41.1	2.7	8
produits manufacturés	29.9	4.7	26.7

Figure 12 - Structure du trafic par catégories de marchandises

E. LA REPARTITION DES COMPETENCES DE LA SNCF , DE RFF, ET DE L'ETAT (1997)

D'après les annales 97 de la direction de la stratégie de la SNCF

L'Etat

- Fixe la consistance et les caractéristiques principales du réseau
- Alloue à RFF une contribution et des dotations en capital
- Fixe la réglementation de sécurité
- Décrète les principes et arrête les barèmes des redevances d'usage de l'infrastructure
- Autorise les investissement dans le cadre du comité interministériel pour les investissements à caractère économique et social
- Assure la tutelle des deux établissements : RFF et SNCF
- Décide des fermetures de lignes et déclare d'utilité publique les nouveaux projets.

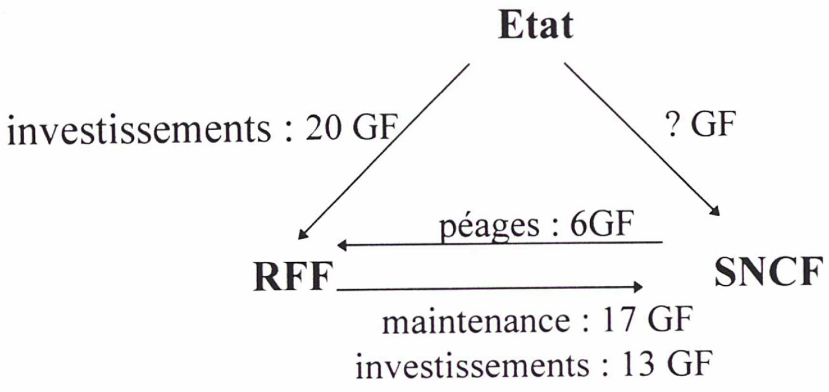
RFF

- Aménage, développe et met en valeur l'infrastructure
- Est propriétaire des biens constituant l'infrastructure du réseau ferré national
- Est maître d'ouvrage (choix et financement) des investissements sur ce patrimoine
- confie à la SNCF la gestion de l'infrastructure et la rémunère à cet effet
- Propose et perçoit les redevances d'usage de l'infrastructure

La SNCF

- utilise, seule, le réseau de RFF pour l'exploitation de services de transport, sous réserve des exceptions prévues par le décret 95/666
- paye à RFF les redevances correspondantes
- Assure la gestion du trafic (allocation des sillons) et des circulations sur le réseau pour le compte de RFF
- Assure le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du réseau
- Peut recevoir des mandats de maîtrise d'ouvrage de RFF pour les investissements d'infrastructure
- Exerce la maîtrise d'oeuvre des investissements sur le réseau en exploitation

F. FLUX FINANCIERS DU FERROVIAIRE EN FRANCE EN 1997



G. COUTS EXTERNES

Catégorie des coûts	Coûts sociaux	
	Coûts internes/privés	Coûts externes
Frais de transport	coût du carburant et du véhicule, billet prix du voyage	coûts supportés pars des tiers(ex mise à disposition de parking à titre gratuit)
Coûts des infrastructures	charges incombant aux usagers, taxes sur les véhicules et sur les carburants	coûts des infrastructures non couverts
Coûts liés aux accidents	coûts couverts par l'assurance, coûts personnels des accidents	coûts de accidents non couverts (ex douleur et souffrance imposées à des tiers)
Coûts environnementaux	préjudices personnels	coûts environnementaux non couverts (ex : nuisances sonores)
Coûts liés aux encombrements	coûts en temps personnel	coûts des retards/pertes de temps imposés à des tiers

De quoi s'agit-il ?

	IWW/INFRAS	Livre Vert	CEMT
Pollution atmosphérique	0,7	0,4	0,25-0,65
Changement climatique	0,7		0,75
Bruit	0,6	0,2	0,65
Accidents	2,5	1,5	1,5-4,5
Congestion		2,0	2-3 (déjà internalisé)
Total (%)	4,6	4,1	1,7-7
Total (ECU)	272,4	250,0	

Tableau 2 Estimations actuelles des coûts externes des transports en Europe Occidentale en % du PIB

Effets	Route				Rail		Air		VN	Total	
	Voit.	Bus	Motos	Fret	Pass	Fret	Pass	Fret	Fret	Pass.	Fret
Accidents	106	4,2	16	21	0,5	0,2	nd	nd	nd	126	22
Bruit	15	1,9	4,4	12	0,9	1,2	2,1	0,7	nd	24	14
Pollution atm	22	1,8	0,6	13	0,6	0,2	3,5	1,1	0,5	28	14
Climat	22	1,2	0,3	10	0,8	0,3	6,8	2,2	0,2	31	13
Total	**164**	**9,1**	**21,0**	**56**	**2,8**	**1,8**	**12**	**4**	**0,7**	**209**	**63**

Tableau 3 Coûts externes absolus des transports en Europe Occidentale par type d'effets, en Mds d'ECU/an selon IWW)

	Trafic voyageurs (ECU/1000 vkm)				Trafic Marchandises (ECU/1000 tkm)			
	Route		Rail	Air	Route	Rail	Air	VN
	Voiture	Bus						
Accidents	32,3	9,4	1,9	nd	22,2	0,9	nd	
Bruit	4,5	4,2	3,1	3,0	12,7	4,7	16,5	
Pollution atm	6,6	4,1	2,0	5,0	13,0	0,7	26,3	4,2
Climat	6,6	2,7	3,0	9,8	10,6	1,1	50,5	1,9
Total	50,1	20,4	10,0	17,8	58,4	7,3	93,2	6,1

Tableau 4 Coûts externes relatifs des transports en Europe Occidentale, par type d 'effet(source IWW)

H. SITUATION DU FERROVIAIRE DANS DIFFERENTS PAYS EUROPEENS

	Unité	France	Allemagne	Grande-Bretagne	Italie	Espagne	Pays-Bas	Belgique	Europe
Nom de la Compagnie		SNCF	DB	BR	FS	RENFE	NS	SNCB	Moyenne
Part de marché du fer (1995)	%	20,1	19,9	8,0	10,6	5,2	4,4	12,7	13,4
Trafic (1995)	Mds de tk	48,3	68,7	12,5	22,2	9,8	3,1	7,3	
Ratio d'endettement (Dette/Actif) (1995)		3,46	0,54	2,52	0,69	2,46	0,42	1	1,34
Evolution de l'emploi (90-96)	%	-12	-47	-30	-38	-25	-8	-9	-31

I. TROIS REFORMES EUROPEENNES

	France	Grande-Bretagne	Allemagne
Date	13/2/1997	5/11/1993	27/12/1993
Dettes passées	partiellement transférées	reprises par l 'Etat	reprises par l'Etat
Gestion des sillons	SNCF	Railtrack, privé et indépendant des opérateurs	DB-Netz public et lié à l'opérateur DB
Concurrence	Non	en droit : oui en pratique entre 10 et 15% du marché	en droit : oui en pratique entre 5 et 10% du marché
Séparation de l'activité fret	même établissement	Entreprises distinctes	Sociétés distinctes dans un même groupe
Personnel	à statut	de droit privé	mixte privé/fonctionnaire avec compensation de l'Etat
lignes dédiées fret	non	non	oui

XI. BIBLIOGRAPHIE

Livres

[1] ***Les réseaux de transports ferroviaires face a l'Europe***. Jacques Bourdillon, févr-91.

[2] ***Le train, l'Europe et le service public***. Fournier J, janv-93.

[3] ***La privatisation des chemins de fer***. CEMT, juin-93.

[4] ***Le transport des marchandises dans l'Europe de demain***. Wackermann G, 1995.

[5] ***SNCF : Réalités et opacités***. FNTR, févr-95.

[6] ***L'Europe : Avenir du ferroviaire - Rapport au Ministre des Transports***. Stoffaes, déc-95.

[7] ***Entreprises de service public européennes et relations sociales***. Y. Moreau, sept. 96.

[8] ***SNCF - Le rapport interdit***. Christian Julienne, nov-96.

[9] ***Hors de la voie libérale, y a-t-il pour le rail des chances de salut en Europe ?***. Chollet P, déc-96.

[10] ***Concurrence et service public dans l'Union Européenne***. Claude Henry, oct-97.

Etudes

[11] ***ENA Rapport Elèves***. ENA, juin-96.

[12] ***Structure of the European Railway Industry***. Mercer, juin-96.

[13] ***Déterminer les axes stratégiques pour l'activité internationale du Fret***. Mercer, sept-96.

[14] ***Stratégies des réseaux ferroviaires européens et implications pour la SNCF***. Mercer, sept-96.

[15] ***Env et Concurrence SNCF : La Générale des Eaux se prépare à la déréglementation ferroviaire.*** . SNCF, janv-97.

[16] ***European Rail Freight Deregulation***. MacKinsey, sept-97.

[17] ***La demande de transport en 2015***. Ministère des transport : SES, sept-97.

[18] ***Les services publics de réseau en France et en Europe : la réforme du chemin de fer français***. Science-Po formation, déc-97.

[19] ***Le modèle Quinquin-Fret : un modèle de simulation à l'horizon 2015 des flux de transport de marchandises***. Thèse de Céline Gabella-Latreille, 16/12/97.

[20] ***Les services publics de réseau en France et en Europe : le réforme britanique par Anthony Gay***. Science-Po formation, févr-98.

[21] ***Rapport Daubresse sur le transport intermodal.*** , ?.

[22] ***Modélisation séculaire du marché des transports de marchandises***. Alain Bonnafous, .

Documents officiels

[23] ***Directives européennes 91-440, 95-18, 95-19***. Conseil, 1995.

[24] ***Décret de transposition n 95-666***. Premier ministre, 09/05/95.

[25] ***Livre vert vers une tarification équitable et efficace dans les transports***. Commission, déc-95.

[26] ***Transport multimodal et fixation des taux de transport terrestre***. JF Pons, président du conseil, mars-96.

[27] ***Loi n 97-135 portant création de l'établissement public "Réseau Ferré de France" en vue du renouveau du transport ferroviaire***. Parlement, 13/02/97.

[28] ***Intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'Union Européenne***. Commission, mai-97.

[29] ***Livre blanc : Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires***. Commission, juil-97.

[30] ***Communication de la Commission sur la mise en Œuvre et les effets de la directive 91. 440***. Commission, mars-98.

Publications d'entreprise

[31] ***Plan d'entreprise 90-94 SNCF***. SNCF, 1989.

[32] ***Le transport combiné***. Fret SNCF, mars-95.

[33] ***Le transport combiné : 50 ans d'expérience***. CNC, 1997.

[34] ***DB Cargo report***. DB Cargo, 1997.

[35] ***Rapport d'activité SNCF-FRET 1996***. SNCF, 1997.

[36] ***Rapport d'activité SNCF 1996***. SNCF, 1997.

[37] ***Le projet industriel***. SNCF, 1997.

[38] ***UIRR report***. UIRR, 1997.

[39] La réforme du pilotage de la SNCF. SNCF, 1998

[40] ***Le transport combiné***. Fret SNCF, mars-95.

Articles

[41] ***Service public, efficacité et concurrence dans le système ferroviaire français - Exploration de quelques hypothèses. Claude Henry et Emile Quinet***. Transports n 378, juil-aout 96.

[42] ***Rail international***. Rail international, sep/oct 97.

[43] ***Routiers : des conditions de travail à revoir - p28***. Enjeux Les Echos, oct-97.

[44] ***FRET-Magazine - n 86-96***. Fret magazine, oct97-mars98.

[45] ***Netz 21 : une stratégie de reconfiguration de la DB AG***. Le Rail, 01/10/97.

[46] ***La France et l'Italie ralancent le TGV voyageurs-marchandises entre Lyon et Turin p16***. Le Monde, 04/10/97.

[47] ***Dossier Transport***. Les échos, 16/10/97.

[48] ***SNCF : Jean Claude Gayssot rouvre le dossier de la réforme ferroviaire p23***. Les Echos, 20/10/97.

[49] ***La côte basque cherche une alternative aux camions***. Le Monde, 30/10/97.

[50] ***Zèle des contrôleurs***. Le Monde, 30/10/97.

[51] ***Histoire Economique : Le chemin de fer version française p192-196***. Enjeux Les Echos, nov-97.

[52] ***Le Tunnel sous la Manche, pomme de discorde franco-britannique p7***. Les Echos, 06/11/97.

[53] ***Le sommet de Kyoto va examiner les moyens d'éviter la surchauffe climatique***. Le Monde, 21/11/97.

[54] ***La coopération SNCF-Deutsche Bahn contredit le libéralime de Bruxelles p16***. Le Monde, 01/12/97.

[55] ***Les camionneurs néerlandais sont les mieux payés d'Europe***. Le Monde, déc-97.

[56] ***La CGEA et Via GTi surfent sur la croissance britannique***. Les Echos, déc-97.

[57] ***SNCF : le désendettement de 20 milliards sera rétroactif au 1er janvier 1997***. Les Echos, déc-97.

[58] ***SNCF : le trafic du FRET est satisfaisant p17***. Les Echos, 03/12/97.

[59] ***Cherbourg : projet de ligne fret transatlantique par TGV des mers***. Les Echos, 10/12/97.

[60] ***La CGEA investit 1 milliards de F pour racheter le suédois Linjebuss p23***. Les Echos, 10/12/97.

[61] ***Le gouvernement rouvre le chantier de l'aménagement du territoire p14***. Le Monde, 13/12/97.

[62] ***Jean Paul Deneuville (FNTR) : il faut réguler la sous trtaitance dans le transport routier p23***. Les Echos, 15/12/97.

[63] ***La SNCFet la Deutsche Bahn à mi chemin entre coopération et concurrence***. Les Echos, 15/12/97.

[64] ***Le gouvernement définit sa doctrine en matière d'aménagement du territoire p27***. Les Echos, 15/12/97.

[65] ***Combiné : plaidoyer pour un nouveau chantier au nord de Paris***. Transports Actualités, 28/12/97.

[66] ***Le territoire réaménagé pIII supp***. Le Monde, 30/12/97.

[67] ***La dette de la SNCF allégée de 8, 3 milliars supplémentaires p11***. Les Echos, 02/01/98.

[68] ***L'ouverture de corridors lance la libéralisation du rail en Europe p18***. Le Monde, 06/01/98.

[69] ***Le déficit de la SNCF a été inférieur à 1 milliard de F en 1997***. Le Monde, 09/01/98.

[70] ***Dossier Infrastuctures : financement, faire payer l'usage, péages ferroviaires, cabotage maritime***. Les Echos, 19/01/98.

[71] ***RFF a besoin de 15, 2 Mds de F en 1998***. Les Echos, 20/01/98.

[72] ***Quatre régions s'unissent pour les liaisons ferroviaires Est-Ouest***. Le Monde, 21/01/98.

[73] ***Hausse de près de 5% du CA FRET en Rhône Alpes***. Les Echos, 21/01/98.

[74] ***Pub SNCF pleine page : Paris Lille : 14 000 camions/jour.*** . Le Monde, 26/01/98.

[75] ***Rail : Place à la concurrence***. Enjeux-les échos, 01/02/98.

[76] ***Loi sur le transport routeir : le casse tête des moins de 3, 5 t***. Les Echos, 03/02/98.

[77] ***L'Etat veut donner la priorité au transport ferroviaire***. Le Monde, 06/02/98.

[78] ***Les alliances mondiales s'avèrent difficiles à mettre en place dans les télécoms***. Le Monde, 07/02/98.

[79] ***L'américain Wisconsin veut conquérir le fret ferroviaire en Europe***. Le Monde, 10/02/98.

[80] ***Fret les nouveaux atouts du rail en Europe***. La vie du rail et des transports, 01/03/98.

[81] ***Transports : les voies de l'intermodalité***. Le Moniteur du commerce international, 19/03/98.

[82] ***Transports routier : la présidence presse les quinze de s'entendre sur l'Eurovignette***. Europolitique, 06/05/98.

[83] ***Jean Claude Gayssot présente la "réforme de la réforme" de la SNCF***. Le Monde, 20/06/98.

[84] ***Complémentarité Rail-Route : le retour du transport combiné***. Le Figaro.

[85] ***CNC Transports : croissance de 12 % l'an dernier***. Les Echos.

[86] ***TGV Lyon Turin : 70 Mds c'est trop cher.*** . Les Echos.

[87] ***à nous - Le journal de la direction du fret - n 13, 14***.

[88] ***La vie du Rail et des Transports n 4.***

[89] ***Le transport combiné de la SNCF en déroute,*** *Le Monde 4/7/98.*