

## **Fret ferroviaire: on ferme ?**

La crise a bon dos pour justifier l'agonie du fret ferroviaire dont le désastre était déjà consommé. On savait, bien avant la crise actuelle qui lui a fait perdre 30% de son activité au cours des deux derniers mois, que la part du fret ferroviaire tendait vers le néant, avec 12% du trafic marchandises, des déficits abyssaux, renouvelés et aggravés d'année en année (600 millions d'€, en 2009) avec des subventions d'Etat en pure perte, telles que le 1,5 milliard d'€ attribué sous le ministère Robien, avec les changements de direction, l'avant dernier, mémorable, étant celui de Marc Veron qui devait être miraculeux et s'avèrera calamiteux, des rapports incessants, le dernier étant celui du tandem Gerbaud-Haenel. Les résultats s'inscrivent en lettres de feu, après toutes ces tentatives de sauvetage. C'est la faillite consommée et, plus gravement, le risque de contagion à toute l'entreprise SNCF.

## **Diagnostic connu...**

Autant de raisons d'écouter Pierre Blayau, nouveau directeur délégué du fret SNCF, successeur du fulgurant Veron, avec quelques longueurs d'avance, dans son pedigree de normalien et d'Enarque de l'Inspection des Finances, frais émoulu d'un long passage dans le secteur privé. Comme souvent chez ses pairs, le diagnostic vaut mieux que la thérapeutique, d'autant qu'il est proche de la mort clinique. La part du fret routier approche des 90%. L'Aménagement du territoire est une mission qui, selon Blayau, incombe beaucoup plus au transport routier qu'à la SNCF dont on sait la répugnance à l'égard du concept, synonyme pour elle de maintien de lignes dont elle ne veut pas, faute de clients et faute, pour elle, d'avoir su les conserver.

L'effondrement du fret n'a pu qu'ajouter à ce marasme et si la gestion de Fret-SNCF n'a rien apporté, les conditions-cadres de l'entreprise ne lui ont pas davantage rapporté puisque le *report modal* de la route au rail, évalué par le Grenelle de l'environnement<sup>°</sup> à 25% en cinq ans, s'avère, aujourd'hui, nul. En clair, le fret ferroviaire continue de s'effondrer, alors que la route, désignée comme le mal absolu, va bientôt assurer 100% du trafic marchandises.

Les causes du désastre sont connues. Il y a le wagon isolé qui désigne tout transport n'ayant pas la caractéristique du train complet et qui serait responsable de 70 à 80% du déficit. Il y a les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) qui résoudraient le problème de la rupture de charge, mais, à ce jour, inexistant, sauf une première expérience à venir dans le Morvan, sous la responsabilité de la SNCF.

<sup>°</sup>Cf-RSHD-N°143

Les Chemins de fer allemands qui, selon Pierre Blayau, doivent leur performance à un territoire compact, ouvert sur les ports du Nord, avec au centre, le poumon industriel de la Ruhr, n'auraient pas les mêmes résultats dans une France dont le territoire forme un croissant, avec, en son centre, un no man's land ? Alors, que faire ? Le directeur délégué de Fret-SNCF donne trois réponses : la segmentation du marché, l'allègement des structures SNCF, un contrat-qualité SNCF-RFF.

## **La vraie vérité**

Ce *changement de logiciel* laisse rêveur ou, plutôt, sceptique, à l'instar des réformes nécessaires à ce pays mais que l'on ne fait pas toujours, même si Nicolas Sarkozy faisait figurer le sauvetage du fret ferroviaire dans sa lettre de mission à Guillaume Pépy. La *vraie vérité* commande trois autres pistes d'avenir qui apparaissent incontournables.

Il y a d'abord le *statu quo*, avec la disparition imminente du fret ferroviaire et la contagion de la faillite à toute l'entreprise, pénalisée dans sa dette, après le tour de passe-passe du transfert à RFF de 28 milliards d'€, dans ses investissements et dans sa survie. On sait, aujourd'hui, que les remèdes évoqués s'avèrent autant de placebos, qu'il s'agisse du *report modal* de la route au fer ou des introuvables OFP. On sait, dans cette hypothèse, que RFF aurait carte blanche pour supprimer 4 000, voire 5 000 kms de lignes dites *en sommeil*, que RFF est prêt à réveiller si une activité fret peut se développer et si la remise à niveau se fait à moindre coût, ce que son président appelle *le fonctionnement low cost*. Si le fret est mort, les 5 000 kms de lignes disparaîtront et la SNCF aura réussi, en 2009 ou 2010, ce qu'elle n'avait pu imposer en 1995 sous le Gouvernement Juppé qui avait subi trois semaines de grève, en attendant l'alternance de 1997.

La deuxième hypothèse, c'est la réforme au forceps, non de l'intérieur, mais de l'extérieur, par l'ouverture du réseau, réalisé depuis bientôt trois ans, et qui a déjà donné 10% du trafic à des opérateurs privés. Et ceux-ci devraient savoir pratiquer ce que la SNCF n'a jamais su faire : le transport porte à porte, comme les *intégrateurs ferroviaires* américains qui ont su conjuguer les deux paramètres-clés du transport ferroviaire : le volume et la distance. Les Chemins de fer allemands sont bien placés. Ils savent faire et sauveront le fret ferroviaire parce que nous aurons été incapables de le rationaliser. L'ancien président de DB-AG, Medhorn, aura gagné son pari : la Grande vitesse aux Français, le fret aux Allemands.

Si l'on ne veut pas en arriver là, alors il faut s'attaquer aux colonnes du temple, celles qui soutiennent l'absence totale de compétitivité du fret ferroviaire français : la gestion du fret par la SNCF et l'application du statut au personnel fret. Ou l'on s'affranchit de cette hypothèque qui grève les coûts, interdit toute flexibilité et voue le fret ferroviaire au sort peu enviable d'une tombola avec perdants assurés, ou le fret ferroviaire affronte la concurrence à armes égales et, dans ce cas, il bénéficiera des conditions-cadres favorables que lui procure le Grenelle de l'Environnement et justifiera le maintien d'un réseau de 32 000 kms, déjà gravement amputé, mais qui ne peut survivre qu'au prix d'une double circulation personnes et fret, à tout le moins fret. Dans le cas inverse, la France n'aura plus que 27 000 kms de lignes, soit moins que l'Allemagne dont la superficie est inférieure à la France. On confirmera pour en terminer, le grand débat qui est celui de ce pays, après avoir été celui des distributeurs: le territoire, comme le m<sup>2</sup> de grande surface, doit produire un ratio de chiffre d'affaires. Si ce n'est pas le cas, le distributeur ferme. La France, à son tour, aura fermé de vastes espaces, non desservis, futurs Larzac, ceux qui sont à l'intérieur du croissant de Pierre Blayau.

°Cf-JP.LOMBARD, logisticien, membre du comité scientifique de TDIE  
53, Rue de l'amiral Mouchez-75013-PARIS