

LE FRET FERROVIAIRE : TENDANCES 2013

Le transport ferroviaire français de marchandises a commencé à décrocher dans les années 1980 pour s'effondrer cinq ans avant l'ouverture à la concurrence. La France reste bien le troisième marché européen de fret ferroviaire mais se situe aujourd'hui très loin derrière l'Allemagne (3 fois plus de trafic en train.km). Elle a décroché des pays européens dans lesquels la part du rail dans le transport de marchandises est à un niveau élevé (Suisse, Suède...) comme de ceux dans lesquels cette part enregistre les plus fortes progressions (Pays-Bas, Allemagne, Suède, Royaume-Uni...).

Dans un contexte de légère baisse de la production globale des services de transport, le fret ferroviaire français connaît une contraction de son activité. Elle est supérieure à celle du fret routier. Le repli du trafic intérieur est insuffisamment compensé par la bonne tenue des échanges internationaux. Le déclin des activités fret de l'opérateur historique se poursuit en 2013.

Avec près d'un tiers de part de marché et une progression de 16,2 % du trafic en 2013, les nouveaux entrants sont plus que jamais la clé de la redynamisation du fret ferroviaire en France. La montée en puissance des nouveaux entrants — beaucoup plus rapide qu'en Allemagne — a limité le déclin du transport ferroviaire de marchandises. L'effondrement de l'activité date d'avant l'ouverture à la concurrence en 2006.

Sommaire

FRET FERROVIAIRE : PANORAMA 2013	2
<i>Tableau n°1. Transports intérieurs terrestres de marchandises par destination</i>	<i>2</i>
<i>Tableau n°2. Transports intérieurs terrestres de marchandises par mode</i>	<i>2</i>
<i>Tableau n°3. Transports intérieurs ferroviaires de marchandises par destination</i>	<i>3</i>
<i>Tableau n°4. Transports intérieurs ferroviaires de marchandises par les entreprises adhérentes de l'AFRA</i>	<i>3</i>
FOCUS 1. LA MONTEE EN PUISSANCE DES NOUVEAUX OPERATEURS	4
<i>Tableau n°5. Les entreprises de transport ferroviaire de marchandises privées</i>	<i>4</i>
FOCUS 2. LA DEGRADATION DU RAPPORT RAIL/ROUTE AU COURS DES 20 DERNIERES ANNEES	4
<i>Tableau n°6. Évolution du trafic par destination en milliards de tonnes.km de 1995 à 2013</i>	<i>4</i>
FOCUS 3. L'AMELIORATION SENSIBLE DU NIVEAU DE SECURITE AU COURS DES 10 DERNIERES ANNEES	5
<i>Histogramme. La sécurité ferroviaire : évolution du nombre d'évènements</i>	<i>5</i>

FRET FERROVIAIRE : PANORAMA 2013

Le Commissariat général au développement durable relève que la production des services de transport s'est à nouveau contractée en 2013, mais moins fortement qu'en 2012 (- 0,5 % après - 1,5 %). Il note surtout la forte contribution de la production de transport de marchandises à cette nouvelle dégradation.

Les chiffres des transports intérieurs terrestres de marchandises par destination (en tonne.km) montrent que le dynamisme du fret international n'a pas suffi à compenser la baisse sensible du transport intérieur de marchandises.

Tableau n°1. Transports intérieurs terrestres de marchandises par destination

	Millions de tonnes.km	Évolution 2012/2013
Ensemble	204 683	- 0,3 %
National	180 601	- 1,2 %
International	24 085	+ 6,8 %

Sources : à partir des données du SOeS (Service de l'observation et des statistiques du Commissariat général au développement durable – ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie). Données provisoires.

Les chiffres des transports intérieurs terrestres de marchandises par mode (en tonne.kilomètre) montrent que c'est à nouveau le fret ferroviaire qui obtient les résultats les plus décevants en 2013. L'impact modéré de son repli sur le recul de l'ensemble des activités de fret terrestre traduit quant à lui la forte érosion de la part modale du rail au cours de ces vingt dernières années.

Tableau n°2. Transports intérieurs terrestres de marchandises par mode

	Millions de tonnes.km	Évolution 2012/2013
Ensemble	204 683	- 0,3 %
Routier pavillon français	164 679	- 0,2 %
Ferroviaire tous opérateurs	32 101	- 1,3 %
Fluvial intérieur hors transit	7 905	+ 1,4 %

Sources : à partir des données du SOeS (Service de l'observation et des statistiques du Commissariat général au développement durable – ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie). Données provisoires.

Les chiffres des transports intérieurs ferroviaires de marchandises par destination (en tonne.kilomètre) témoignent de ce que le dynamisme du fret ferroviaire international n'a pas suffi à compenser la forte baisse d'un trafic intérieur qui représente près des deux tiers de l'activité.

Ce dynamisme favorable aux activités de fret ferroviaire n'en est pas moins inquiétant du point de vue de l'économie nationale... Son analyse (trafics entrant, sortant, de transit) montre le déséquilibre croissant entre les volumes entrant et sortant du territoire national.

Tableau n°3. Transports intérieurs ferroviaires de marchandises par destination

	Millions de tonnes.km	Évolution 2012/2013
Ensemble	32 101	- 1,3 %
National	20 350	- 7,7 %
International	11 751	+ 12,2 %
dont trafic entrant	3 623	+ 19,6 %
dont trafic sortant	4 821	+ 11,3 %
dont trafic de transit	3 307	+ 6,1 %

Sources : à partir des données du SOeS (Service de l'observation et des statistiques du Commissariat général au développement durable – ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie). Données provisoires.

Les chiffres des transports intérieurs ferroviaires de marchandises par les entreprises adhérentes de l'AFRA (en tonne.kilomètre) montrent à quel point les nouveaux entrants contribuent à limiter la dégradation de l'activité de fret ferroviaire sur le territoire national. Tout indique que sans leur montée en charge, beaucoup plus rapide qu'en Allemagne, la dégradation de la part modale du ferroviaire dans le fret se serait poursuivie au rythme inquiétant qui était le sien avant l'ouverture à la concurrence en 2006.

Tableau n°4. Transports intérieurs ferroviaires de marchandises par les entreprises adhérentes de l'AFRA

	Millions de tonnes.km	Évolution 2012/2013
Ensemble	32 101	- 1,3 %
Entreprises adhérentes de l'AFRA	8 637*	+ 16,2 %

Sources : données membres de l'Afra, Colas Rail, ECR, ETF, Europorte, OSR France, SOeS, Trenitalia.

FOCUS 1. LA MONTEE EN PUISSANCE DES NOUVEAUX OPERATEURS

La dégradation de l'activité de fret de la SNCF explique en grande partie les chiffres du transport ferroviaire de marchandise en 2013. La forte progression des nouveaux opérateurs sur les principaux critères de performance (réorientation de l'offre vers le client en lui apportant une écoute, de la réactivité, de l'adaptabilité) s'est donc traduite par un nouvel accroissement de leur part de marché l'année dernière (26,7% en 2013 vs 25,5% en 2012). Portée par le dynamisme des trois principaux leaders du secteur (Euro Cargo Rail, Europorte France, Colas Rail), cette part de marché dépasse le tiers de l'activité fret avec VFLI.

Tableau n°5. Les entreprises de transport ferroviaire de marchandises privées

	2010	2012	2013	Évolution 2012/2013
CA (en M€)	176	28	350,5	+24,6 %
Nombre de salariés	1 154	1942	2 230	+14,8 %
Nombre de locomotives	220	308	325	+5,5 %
GT.km (milliards de tonnes.km) transportées	4,8	7,4	8,6	+14,3 %

Sources : données membres de l'Afra, Colas Rail, ECR, ETF Services, Europorte, OSR France, Trenitalia.

La concurrence dans le fret ferroviaire a permis de :

- maintenir sur le rail des trafics qui seraient partis sur la route (Carlsberg, céréales, etc.) ;
- poursuivre une politique de recrutement (+ 14,8% entre 2012 et 2013);
- d'investir dans le matériel roulant. Un parc de 325 locomotives en 2013 (matériel âgé de 6 ans). Le retour sur investissement est de 20 ans.

FOCUS 2. LA DEGRADATION DU RAPPORT RAIL/ROUTE AU COURS DES 20 DERNIERES ANNEES

Depuis 2000, le fret ferroviaire subit une érosion et perd des parts de marché au profit de la route. Cette part est passée de plus de 15 % en 2000 à environ 10 % en 2012. Ce déclin du fret ferroviaire n'est pas nouveau. Il s'inscrit dans une pente continue puisque ce mode assurait, en France, le transport des deux tiers des marchandises en 1950 et encore près du quart en 1985.

Tableau n°6. Évolution du trafic par destination en milliards de tonnes.km de 1995 à 2013

	1995		2000		2005		2010		2013	
	Route	Rail	Route	Rail	Route	Rail	Route	Rail	Route	Rail
National	132,7	20,0	163,0	27,5	177,4	21,6	164,4	22,6	155,3	20,4
International	24,8	22,0	21,2	27,8	15,7	19,1	10,0	7,4	9,4	11,7

Source : à partir des données du SOeS (Service de l'observation et des statistiques du Commissariat général au développement durable – ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie). Route « pavillon français ». Données provisoires.

L'essentiel du fret ferroviaire est composé de matières premières, de produits manufacturés et de produits agricoles. La demande de fret ferroviaire est donc directement dépendante du niveau de la production industrielle du pays et de sa capacité à améliorer son offre de service. Si la crise de 2008 a certes mis à mal

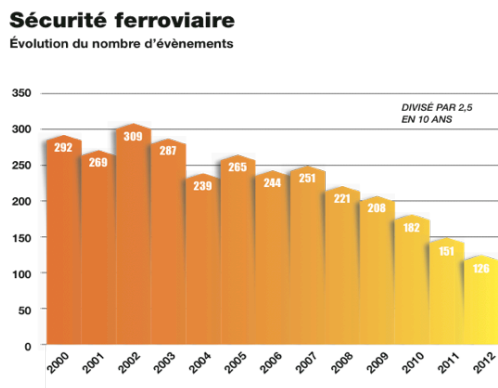
ce mode de transport, **son redéploiement s'inscrit dans une politique économique de reconquête des marchés.** Le retour du transport des céréales sur le ferroviaire en est un des symboles. Il constitue à lui seul un marché à forte potentialité. En Haute-Saône, autour de l'étoile ferroviaire de GRAY tout indique que le trafic devrait passer à court terme de 150 000 à 400 000 tonnes par an dans le cadre d'un partenariat entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise exportatrice Soufflet Agriculture. Les grands groupes de distribution pour des raisons écologiques comme Nestlé Waters, Unilever, Bosch und Siemens participent désormais à la dynamisation du fret ferroviaire.

FOCUS 3. L'AMELIORATION SENSIBLE DU NIVEAU DE SECURITE AU COURS DES 10 DERNIERES ANNEES

L'arrivée des nouveaux entrants en 2006 ne s'est pas accompagnée de la dégradation du niveau de sécurité ferroviaire quelque fois annoncée.

Non seulement la France continue à disposer de l'un des cinq systèmes ferroviaires jugés par l'EPSF (Etablissement public de sécurité ferroviaire) comme étant les plus sûrs d'Europe (avec l'Irlande, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et la Suède), mais ce niveau de sécurité s'est très sensiblement amélioré depuis le milieu des années 2000.

Histogramme. La sécurité ferroviaire : évolution du nombre d'évènements



Sources : données EPSF diffusées par RFF et SNCF en 2013.