



## Commission « FRET Ferroviaire » Wagon isolé Attentes et propositions

Les principaux chargeurs concernés par la problématique du wagon isolé avaient présenté leurs attentes quant au maintien de cette activité au sein de transport de marchandises par Fret SNCF.

Pour des raisons économiques compréhensibles, ce maintien n'est pas possible, et la solution alternative proposée par la SNCF : « multi-lots / multi-clients » n'est pas acceptable dans les modalités d'applications que souhaite imposer la SNCF.

C'est la raison pour laquelle l'ensemble des secteurs concernés par cette orientation a souhaité faire savoir à la fois aux pouvoirs publics mais aussi à la Communauté Européenne les risques qu'une telle évolution peut engendrer à la fois sur un plan économique, industriel mais aussi environnemental.

Les **signataires** de cette démarche sont :

L'Association Française des wagons particuliers, (**AFWP**), la Confédération Française pour l'Habitat, l'Urbanisme et l'Aménagement du Territoire (**COFHUAT**), le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (**CCFA**), la Fédération Française de l'Acier (**FFA**), l'Association Européenne de l'acier (**Eurofer**), l'Union des Industries Chimiques (**UIC**) la Fédération des entreprises de transport et de logistique de France (**TLF**), le Groupe des Fédérations Industrielles (**GFI**).

### Les attentes du côté de l'industrie.

Elles sont multiples :

La Sidérurgie est traditionnellement favorable aux expéditions par fer, pour des raisons de sécurité, des raisons organisationnelles (l'infrastructure des usines est orientée fer) et des raisons écologiques.

Aujourd'hui la situation est malheureusement orientée vers une réduction de l'offre, une dégradation du service et une détérioration de la compétitivité du fer par rapport à la route. Les clients comme les services d'expédition des sites optent de plus en plus pour un report vers le camion, ce qui est d'autant plus dommageable qu'un abandon du mode ferroviaire conduit

inéluçtablement à la fermeture de l'embranchement particulier du client et à la disparition du ferroviaire dans son organisation.

### Automobiles

A l'image des marchés automobiles, les fluctuations de volumes à transporter sont difficilement prévisibles par origine -destination. Le groupe Gefco/Peugeot PSA opère 80 % de ses flux ferroviaires par wagon isolé. Compte tenu des destinations de leur flux logistique, ce secteur ne pourra généraliser le transport de véhicules par les seuls trains complets.

### La Chimie.

Au cours d'une audition au Sénat sur la réforme du Fret fin avril, l'UIC a défendu très fermement la nécessité de maintenir l'ensemble des flux de produits chimiques par wagons isolés et par trains complets non massifs, malgré le souhait de Fret SNCF de réduire de manière conséquente ce service.

En ce sens, le schéma « multi-lots multi-clients » de Fret SNCF basé sur une programmation des flux très rigide, des engagements de volumes annuels impossibles à satisfaire par une industrie comme la chimie et une augmentation forte des coûts de transport, ne peut que provoquer un rejet du ferroviaire au profit d'autres modes de transport.

Mais, pour des raisons de sécurité, un certain nombre de matières dangereuses ne peuvent pas basculer sur la route. Le ferroviaire est donc incontournable, à condition d'être viable économiquement.

### Les loueurs de Wagons.

Ils sont eux aussi concernés par les orientations organisationnelles et le plan de transformation de Fret SNCF. Les travaux de l'offre Multilots / Multiclients ne sera pas sans conséquences importantes sur les entreprises du secteur puisque va disparaître le service du lotissement traditionnel largement nécessaire et utilisé par exemple pour le transport de matières dangereuses ou d'automobiles.

Cette nouvelle offre de messagerie ferroviaire va donc condamner les investissements de wagons spécialisés construits en petites séries mais également la desserte des ateliers privés d'entretien ferroviaires lesquels ne pouvant accéder à l'offre « multi-lots / multi-clients ».

### Les commissionnaires de transport ferroviaire

Depuis plusieurs années ils essaient de maintenir un certain nombre de trafic sur le mode ferroviaire et ceci malgré les difficultés rencontrées journallement avec la SNCF (retard, grèves etc) grâce aux possibilités du lotissement et de ces connexions avec les réseaux étrangers.

L'abandon partiel de ces services aura pour conséquences un transfert sur le mode routier et ceci en pleine contradiction avec les engagements du Grenelle de l'Environnement

Les ateliers de maintenance ferroviaire.

Dans une profession déjà sinistrée en terme de marge, les coûts supplémentaires engendrés par l'application de l'offre des Opérations spéciales par Fret SNCF s'élevant entre 300K€ et 1.300K€ par an suivant la localisation géographique des ateliers ne permettront pas à ceux-ci de survivre. Peut-on imaginer un système ferroviaire sans ateliers de maintenance ?

### **Propositions de la SNCF.**

Le nouveau système (« multi-lots multi-clients ») devrait être mis en œuvre fin 2010 début 2011 et ferait passer le volume de wagons isolés de 600 000 unités /an à environ 200 000.

Les chargeurs doivent s'engager sur des volumes par un processus de commandes incompatible avec la réalité des marchés :

- Les volumes de l'année en cours servant de base de calcul aux tarifs de l'année suivante
- L'organisation de Fret SNCF est basée sur des prévisions hebdomadaires pour l'ensemble de l'année suivante, à fournir avant le 15 octobre de l'année encours.
- Les chargeurs supportent des pénalités pouvant atteindre 60% du prix du transport. Il est impossible pour les chargeurs d'accepter cette approche commerciale alors qu'ils n'ont pas de tels engagements de leurs clients et que ces derniers ne peuvent pas passer de commandes d'une semaine à l'autre.
- Fret SNCF accepte des pénalités pour retard d'acheminement, qui sont sans proportion avec le préjudice causé.
- A ce jour, les conditions tarifaires et opérationnelles du « Multi-lots Multi-Clients » sont incomplètes, malgré l'imminence de sa mise en place.
- La multiplication des paramètres pris en compte pour calculer la tarification rendent impossible la détermination du prix d'achat.

### **Conclusions**

Dans ces conditions les industriels souhaitent que soit pris en considération un report du démarrage du « Multi-lots Multi-Clients » à échéance beaucoup plus lointaine aux fins que les clients et le Fret SNCF puissent trouver une nouvelle organisation.

La participation des pouvoirs publics dans la prise en charge des infrastructures liées au wagon isolé.

Le « Multi-lots Multi-Clients » n'est pas une réponse aux besoins des chargeurs.

Sa mise en place va entraîner un transfert massif de l'activité vers le transport routier, qui rend hypothétique un retour à l'équilibre financier de Fret SNCF.

Un système ferroviaire de lotissement est nécessaire pour maintenir l'activité portuaire et industrielle en France. C'est un domaine ou, du fait de l'importance de son réseau, Fret SNCF

devrait avoir un réel avantage compétitif sur les autres opérateurs qui n'offrent que des trains complets.

Par ailleurs, les chargeurs estiment qu'il y a une contradiction flagrante entre l'engagement pris depuis plusieurs années par la Commission Européenne et plus récemment par la France dans le cadre du Grenelle I pour redynamiser le transport ferroviaire.

Dans cette perspective, ils demandent aux autorités publiques - nationales et européennes – d'organiser une médiation entre les attentes des chargeurs et les propositions de la SNCF relatives aux secteurs industriels concernés, accompagnée d'un audit (comparatif avec d'autres services ferroviaires européens) portant sur les conditions contractuelles qui leur seraient proposées.

A défaut de cet éclairage à court et moyen termes sur la viabilité d'une offre ferroviaire répondant à leurs possibilités et leurs attentes, ils devront supporter des surcoûts d'adaptation au transport routier – s'ils le peuvent sans délocalisation, avec les conséquences sur l'environnement et la compétitivité industrielle de leurs secteurs.