



## Vers un nouveau chapitre de l'OPSTE ?

L'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe (OPSTE) est maintenant dans sa dixième année. Créé en 2000 à la demande du ministre chargé des transports, il a reçu d'emblée pour mission de répondre à un besoin qui, depuis son lancement, n'a fait que se renforcer : situer l'analyse du fonctionnement du système de transport et des politiques de transports dans un cadre international et notamment européen.

Les mouvements de personnes et de marchandises, les réseaux des infrastructures et des entreprises s'organisent désormais, de plus en plus souvent, à l'échelle européenne. Selon les termes du traité de Maastricht, le transport contribue à la cohérence sociale et territoriale de l'Union. La politique commune des transports, à côté d'autres politiques de compétence communautaire ou de compétence partagée, encadre les politiques nationales, voire parfois les "formate". Enfin, les idées et les propositions circulent à l'échelle internationale, y compris en provenance de pays non membres de l'Union : par exemple, on peut penser que la redevance d'usage des infrastructures bientôt en vigueur en France procède notamment de l'exemple de la LKW Maut allemande, elle-même inspirée de la RPLP suisse (toutes politiques nouvelles dont, en leur temps, l'OPSTE a eu connaissance et qu'il a annoncées à ses lecteurs). Une approche européenne est désormais indispensable.

L'OPSTE se compose d'un collège d'experts indépendants, choisis *intuitu personae*, n'engageant qu'eux-mêmes dans leurs analyses. Connaissant les transports dans leur globalité, chacun rend compte de la situation d'un pays où il vit et dont il connaît bien la situation et la culture. Les experts sont aujourd'hui :

- Michel Beuthe, Facultés Universitaires Catholiques de Mons (Belgique)
- Antoine Beyer, Université de Paris 4, Paris (France)
- Sergio Bologna, Fondation Micheletti, Milan (Italie)
- Jan Burnewicz, Université de Gdansk (Pologne)
- June Burnham, Université du Middlesex, Londres (Royaume Uni)
- Bertil Carstam, consultant, Stockholm (Suède)
- Tristan Chevroulet, École polytechnique fédérale de Lausanne (Suisse)
- Rafael Giménez Capdevila, Institut d'études terri-

- toriales, Barcelone (Espagne)
- Catharina Horn, Université technique de Dresde (Allemagne)
- Séraphin Kapros, Université de la mer Egée, Chios (Grèce)
- Didier Van de Velde, Inno-V, Amsterdam (Pays-Bas)

Se réunissant trois fois par an pour examiner les "événements marquants" ou pour traiter de manière comparable d'un thème fixé à l'avance, l'Observatoire a produit à ce jour 25 numéros de son bulletin *Transport / Europe*, couvrant au fil des ans des questions essentielles qui ont marqué l'évolution du système. Chaque bulletin est limité à 8 pages, y compris une annexe statistique comparative, pour demeurer aisément lisible. Le bulletin est publié en français et en anglais, diffusé à une liste d'environ 4 500 destinataires à travers le monde et également téléchargeable gratuitement sur le site du Conseil national des transports : [www.cnt.fr](http://www.cnt.fr). En outre, les experts de l'OPSTE ont rédigé un ouvrage publié en 2009 à la Documentation française, intitulé *Questions clefs pour le transport en Europe* et qui fait la synthèse de leur analyse collective des tendances et des principaux enjeux liés aux transports.

L'OPSTE a, depuis l'année 2000, été hébergé et activement soutenu par le Conseil national des transports, choisissant ses thèmes de réflexion en liaison avec sa section permanente et lui en destinant les résultats en priorité. À l'heure où le CNT est en passe de devenir le Conseil supérieur des transports terrestres et de l'intermodalité, doté de moyens logistiques plus légers, l'OPSTE devra trouver d'autres points d'appui pour poursuivre ses travaux. Ce sera un autre chapitre de son histoire...

Michel Savy,  
professeur à l'université de Paris-Est, directeur de l'OPSTE  
Christine Aubriot,  
chargée de mission au CNT en charge de l'OPSTE jusqu'en octobre 2009

### SOMMAIRE

	Page
<i>Editorial</i>	1
<i>La logistique en Europe</i>	2
<i>Les nouveaux opérateurs de fret ferroviaire</i>	8
<i>Thèmes traités par l'OPSTE</i>	16

---

## La logistique en Europe

- Dans une publication récente, la production logistique en **Allemagne** a été évaluée à 170 G€, répartis entre 90 G€ pour la logistique interne et 80 G€ pour la logistique externalisée auprès de prestataires. Le nombre des emplois correspondants est de 2,5 millions. Le coût logistique se décompose en 44 % pour le transport, 26 % pour l'entreposage et la manutention, 20 % pour le coût du stock, 5 % pour le traitement des commandes et 5 % pour les coûts administratifs et de planification. Le volume d'activité logistique croissait, jusqu'à la crise, d'environ 2 % par an, avec un développement plus rapide du transport international.

L'externalisation des fonctions périphériques est une tendance générale dans la production, de la distribution et des administrations. Elle concerne particulièrement les activités logistiques mais de manière différenciée selon les secteurs. La structure de l'industrie du transport et de la logistique montre à la fois de grands groupes et de nombreuses petites et très petites entreprises. Parmi les groupes, certains restent proches de groupes industriels dont ils sont issus (comme pour le transport des automobiles Volkswagen). Par delà la crise, la croissance devrait reposer sur l'internationalisation de l'économie et sur la différenciation des prestations. Mais elle devra satisfaire des exigences accrues d'efficacité.

L'administration ignore quelque peu la logistique, qui n'entre pas dans ses découpages statistiques et relève de plusieurs ministères (les transports d'un côté, l'écologie, l'énergie, l'éducation technique et le travail d'un autre). Pourtant, un plan directeur a été publié en juillet 2008, fixant des axes de développement, préconisant d'améliorer l'utilisation des infrastructures existantes et de mieux coordonner l'action des ports et des aéroports malgré la structure fédérale et donc très décentralisée du pays.

La logistique urbaine a fait l'objet de plusieurs tentatives de rationalisation, encourageant la coopération entre acteurs et l'organisation des horaires. Une difficulté est en particulier de désigner un interlocuteur local unique, coordonnant l'ensemble des acteurs. L'objectif est de diminuer les "transports inutiles" et d'introduire le chemin de fer dans les plans de transport urbain de marchandises.

Enfin, l'introduction d'un péage modulé pour les poids lourds sur les autoroutes s'avère efficace et procure une recette non négligeable pour moderniser les infrastructures. On envisage d'élargir la mesure au trafic automobile.

- En **Belgique**, la région des Flandres poursuit sa politique d'expansion des quais fluviaux en prenant à sa charge jusqu'à 80 % des dépenses d'infrastructure, le reste de l'investissement en infrastructure et les superstructures étant à la charge de l'entreprise utilisatrice. Celle-ci doit en outre s'engager à assurer un volume minimal de trafic. Les marchandises ainsi traitées sont surtout des produits pondéreux. Cette activité se développe et, plutôt qu'augmenter encore les infrastructures, on pense désormais à massifier davantage le fret.

L'amélioration de la logistique passe par la coordination entre entreprises, que les deux régions encouragent. Par exemple, l'importateur des produits Nike, qui utilise le canal Albert pour le transport fluvial, s'associe avec ses voisins pour former des trains complets pour ses transports ferrés. La difficulté est de définir l'organisation capable de fédérer les partenaires et d'en assumer la responsabilité.

Le rapport annuel de Cushman & Wakefield sur les implantations logistiques montre que la Flandre est toujours en tête, avec les Pays-Bas, pour l'accueil des investisseurs en Europe. Toutefois, la pénurie de terrain pourrait freiner la poursuite de cette expansion.

La Wallonie développe les ports secs travaillant dans l'hinterland du port d'Anvers. Cette réalisation d'*extended gate* se traduit par la réunion d'acteurs logistiques divers et bénéficie aussi des subventions accordées au transport intermodal. Le rayon d'action de ces plateformes est de l'ordre de 300 km et inclut la Lorraine, une part de l'Allemagne et le Luxembourg.

Sur le littoral, Anvers et Zeebrugge investissent dans de nouveaux bassins.

- La définition de la logistique en **Espagne** n'est pas la même pour l'administration, qui la limite à l'entreposage et à la distribution, et pour les professionnels, qui en ont une vision plus large et y incluent en particulier le transport. Il existe une organisation patronale couvrant cette activité, LOGICA, qui veut se démarquer des structures professionnelles traditionnelles du transport routier. Elle entend obtenir la reconnaissance de la logistique dans le code de commerce et de manière générale dans la loi, ainsi que sa mesure par l'appareil statistique, l'élaboration d'une convention collective adaptée et la promotion de l'emploi par la formation et le recrutement. La pénurie de main d'œuvre candidate à des emplois logistiques se constate ici comme dans d'autres pays.

Jusqu'à maintenant, la croissance de la logistique en Espagne a bénéficié d'une position géographique favorable et d'une croissance soutenue ainsi que d'une forte

---

activité touristique : les besoins de consommation engendrent une industrie logistique en croissance. La récession actuelle, réciproquement, se fait sentir d'autant plus vivement.

La mesure de la logistique est particulièrement difficile du fait de son caractère composite. On estimait à 3 G€ le chiffre d'affaires de la logistique externalisée en Espagne pour l'année 2006. Mais les réorganisations intenses rendent toute évaluation fragile. Les 10 premiers opérateurs assurent 62 % du chiffre d'affaires parmi un ensemble de 138 grandes firmes enquêtées. Les grandes entreprises étrangères sont très présentes, elles ont généralement leur siège à Madrid, leur activité s'étend souvent au Portugal et elles traitent notamment des échanges entre les ports et l'hinterland espagnol.

La logistique urbaine est incluse dans une nouvelle approche de la mobilité, comme dans la loi catalane de 2003. La question de l'accès des poids lourds aux zones industrielles est encore mal réglée par les plans de déplacements urbains, tandis que l'on promeut le covoiturage, l'utilisation des transports collectifs, etc. La distribution fait l'objet d'un traitement particulier à Barcelone, avec des espaces logistiques urbains (ELU) et des places de parking réservées, l'encouragement aux livraisons nocturnes à condition d'être silencieuses, etc.

Plusieurs centres de recherche développent des travaux sur la logistique, analysent la compétitivité du secteur, le traitement des flux, les aspects immobiliers, tandis que les formations spécialisées connaissent un développement significatif.

En matière d'aménagement du territoire, toutes les communautés autonomes ont une politique active d'offre foncière pour les activités logistiques, comprises comme des facteurs de développement. Le territoire est très diversifié et se prête à des aménagements variés, y compris la réalisation de très vastes plates-formes logistiques pour accueillir le fret portuaire, dans les régions de l'intérieur à faible densité de population (avec 2 000 ha, Saragosse a construit la plus grande plate-forme d'Europe). En Andalousie, en Castille et Leon des ports secs ont été créés. En Aragon, le développement de la logistique peut s'appuyer sur une filière universitaire spécialisée (qui coopère avec le MIT). Dans les régions métropolitaines à forte densité telles que Madrid et Barcelone, la problématique est tout autre et la logistique doit trouver sa place dans un espace fortement contraint, avec des prix fonciers élevés, ce qui ne les empêche pas de fournir aussi des terrains à la logistique. Enfin, de nouveaux aéroports à vocation de fret apparaissent : Ciudad Real, Lleida, Teruel (ce dernier étant spécialisé dans le recyclage du matériel aéronautique).

● Le développement de la logistique civile moderne en **France** a été relativement précoce par comparaison avec les autres pays européens, hormis le Royaume Uni qui a été précurseur en la matière. Ce développement s'est appuyé notamment sur l'organisation d'un grand commerce concentré et sur l'industrie automobile. L'externalisation progressive de la logistique vers des opérateurs spécialisés a accéléré son redéploiement spatial et sa restructuration dans un mouvement général de concentration. Les fusions-acquisitions et autres restructurations se poursuivent, comme le rachat du britannique Christian Salvesen par Norbert Dentressangle ou l'entrée de Géodis dans le groupe SNCF (sur le modèle allemand d'entrée de Schenker dans le groupe DB).

En termes géographiques, la France occupait une place centrale dans l'Union à 15 membres, cet avantage n'est plus aussi net depuis les élargissements récents, le barocentre européen se déplaçant vers l'Est. Le pays attire environ 13 % des investissements internationaux dans la logistique européenne.

Comme ailleurs, la part immobilière de la logistique a une forte cyclicité, dépendant de la conjoncture économique. Les réalisations nouvelles sont de plus en plus le fait d'investisseurs spécialisés gérant des portefeuilles immobiliers importants et plus ou moins diversifiés, les chargeurs comme les opérateurs recourant davantage à la location des locaux qu'ils utilisent.

On estime l'emploi logistique, hors transport, à 850 000 personnes. Le coût logistique représente environ 10 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises, soit entre 75 et 100 G€, y compris les consommations de transport. À titre d'ordre de grandeur, on estime qu'un million de m<sup>2</sup> d'entrepôts engendre un chiffre d'affaires logistique de 400 M€ et mobilise 5 000 emplois. L'externalisation est forte pour le transport, elle se diffuse progressivement pour l'entreposage, encore assuré pour les trois quarts par des moyens internes.

En termes géographiques, la logistique se développe, d'une part, auprès des grands ports maritimes, cette concentration pouvant faciliter la massification des flux et, éventuellement, l'utilisation de modes de transport terrestre alternatifs à la route. D'autre part, les implantations à l'échelle nationale se diversifient et se hiérarchisent, entre la localisation des plates-formes lourdes près des grandes agglomérations (avec un mouvement d'étalement périphérique allongeant les distances terminales) et le besoin d'implantations plus petites, plus près des centres, pour la messagerie ou la distribution du e-commerce. Entre les grandes métropoles, les responsables des régions moins denses, interstitielles, tentent de trouver le rôle complémentaire

---

que celles-ci peuvent tenir dans le dispositif d'ensemble.

Il n'a en effet jamais été possible d'établir un schéma national d'aménagement logistique, répartissant les principales plates-formes et faisant le lien avec le développement du transport intermodal (pour la répartition des chantiers de transbordement). Les autorités centrales se focalisent aujourd'hui sur quelques points clefs (les grands ports maritimes, l'aéroport de Roissy), laissant les autres sites à la responsabilité des autorités décentralisées. Dans ce cadre, les régions se montrent les plus actives tout en sollicitant en outre l'aide de l'État, pour les reconversions de sites industriels par exemple.

En matière de logistique urbaine, on compte davantage d'études que de réalisations... Un programme de recherche améliore la connaissance de ce champ depuis plusieurs années, combinant grandes enquêtes quantitatives et analyses qualitatives. Quelques opérations pilotes se font jour (comme la réintroduction du chemin de fer pour la distribution à l'intérieur de Paris), mais leur poids reste limité par rapport à l'ensemble des flux urbains.

- Les discussions sont fréquentes en **Grèce** sur le développement de la logistique, bien que la part d'externalisation y soit faible. Pour l'administration, cette activité composite est peu visible, au contraire du transport, du commerce de gros ou de l'entrepôt. Les opérateurs logistiques sont pour la plupart des commissionnaires de transport qui ont élargi leur gamme de services. On en compte une centaine d'une certaine taille, parmi lesquels une vingtaine est en mesure de gérer une *supply chain* selon les techniques modernes. L'évaluation de la production est difficile, le partage entre compte propre et compte d'autrui demeurant flou. Les grandes entreprises industrielles elles-mêmes n'externalisent pas autant leur logistique que leurs homologues d'autres pays européens et leurs données sont ventilées différemment d'une entreprise à l'autre... Une étude pour 2004 montre que les 10 premières entreprises assureraient environ 50 % du marché logistique. Les principaux secteurs et produits clients sont les industries agro-alimentaires, l'automobile, les médicaments et produits de beauté, les appareils électroménagers, les vêtements et la chimie.

Les restructurations sont moins sensibles en Grèce que dans le reste de l'Europe, du fait de la position excentrique du pays par rapport à l'Union et du déséquilibre entre importations et exportations (dans un rapport de 4 à 1). Les opérateurs internationaux sont relativement peu présents et l'on constate peu de fusions entre entreprises nationales. La bipolarisation du secteur du transport routier s'accroît avec l'augmentation de la sous-traitance pour le compte des logisticiens. Le pays n'est pas devenu le *hub* que certains souhaitaient entre l'Europe et l'Orient. Sur le territoire, les pôles d'Athènes et de sa périphérie et

de Salonique, orienté vers les échanges balkaniques, se détachent nettement. L'État a élaboré le plan d'un réseau de base de 10 plates-formes logistiques d'intérêt national dont, selon une loi de 2004, il soutient la mise en concession.

Pour les chargeurs, le critère principal d'externalisation des opérations logistiques reste le coût, bien avant la notion de qualité de service. Un comité national pour la logistique entend faire des propositions pour accélérer la modernisation du secteur, en particulier pour réduire les écarts de prix entre l'amont et l'aval des filières de distribution des produits agro-alimentaires. Il souligne aussi l'enjeu que représente le trafic de transit, qui peut donner naissance à une valeur ajoutée locale.

- Le marché de l'immobilier logistique en **Italie** associe capitaux locaux et internationaux, avec de grosses opérations dans des implantations inédites (Plaisance, Novare plutôt que Milan, etc.). Les deux tiers de la logistique nationale sont concentrés en Piémont, Vénétie, Ligurie, Émilie et surtout Lombardie. Ce déplacement ne répond pas seulement à une logique économique directe, il résulte aussi des écarts de fiscalité locale. Les collectivités locales cherchent à attirer les implantations logistiques et leur attribuent si nécessaire des zones industrielles ou des surfaces agricoles. Novare est principalement le débouché du tunnel suisse du Lötschberg, desservi par le BLS (Bâle-Lötschberg-Simplon, dont la DB détient 45 % du capital). Milan est plutôt le débouché du passage des Alpes par Chiasso, desservi par les CFF. Brescia voit son activité de fret aérien augmenter, l'aéroport de Bergame se tournant davantage vers le passage. Alessandria est l'arrière-port de Gênes. Rome et Naples comptent également parmi les principaux pôles sur le territoire italien. Vérone est le premier chantier intermodal d'Europe, mais il faut distinguer les *interporti* (qui sont d'abord des chantiers intermodaux, comme à Bologne ou Padoue) et les plates-formes logistiques.

La demande logistique est différenciée selon les filières : un constructeur de poids lourds comme Iveco a besoin d'une logistique internationale de haute qualité. Pour l'expédition d'automobiles neuves, l'armateur Grimaldi développe sa flotte au départ des ports de Livourne et de Salerne. Le port de Gioia Tauro, qui dispose de vastes emprises, a été choisi pour la distribution d'automobiles chinoises dans le bassin méditerranéen. Le cœur du marché est toutefois celui des PME et des districts industriels (ainsi, le district de Montebelluna produit à lui seul 80 % des chaussures de ski et de moto du monde !). Il faut donc à la fois des opérateurs de taille internationale et des spécialistes de tel ou tel district, de taille plus modeste mais en passe d'internationalisation. Le marché international de conteneurs



---

touche surtout le Nord du pays. C'est là aussi que commence à se faire sentir la libéralisation du chemin de fer.

La structure de la main d'œuvre logistique est une question clef. Pour la gestion des entrepôts, la main d'œuvre est composée de salariés directs et en position stable, tandis que toutes les autres opérations relèvent d'une main d'œuvre plus flexible mais qui dispose de réelles capacités de négociation sociale : dans leur diversité, les conventions collectives sont relativement avantageuses pour la logistique. On constate un décalage, en termes de qualité de service, entre la *contract logistics* dédiée à un chargeur particulier et la logistique plus banale, au point qu'elles forment deux marchés différents. Cette tendance se diffusera-t-elle en Europe ?

- Une étude récente a été menée aux **Pays-Bas** pour apprécier l'importance économique des activités logistiques, couvrant le transport, l'entreposage, la manutention et l'emballage. Pour un chiffre d'affaires de 17 G€, la logistique représente environ 4 % du PIB néerlandais, avec environ 588 000 emplois (155 000 pour le transport routier, 60 000 pour la poste, 28 000 pour la voie d'eau, 100 000 pour la manutention et 240 000 pour la logistique en entrepôt). Rotterdam emploie quelque 100 000 personnes dans ce domaine, Schiphol en emploie autant en comptant les emplois directs et indirects. La logistique néerlandaise se caractérise par une haute productivité, les flux traités sont pour une large part internationaux (les Pays-Bas engendrent à eux seuls 3,6 % du commerce mondial). Les trafics se sont beaucoup renforcés avec l'Asie, notamment la Chine, et de manière générale avec des pays hors d'Europe. Pour ce qui est de la part modale pour l'acheminement terrestre de ces flux, le pays se caractérise par une utilisation intense de la voie d'eau et par la relative faiblesse du fer. L'acheminement final des conteneurs maritimes de Rotterdam reste une préoccupation et a motivé la construction d'une ligne ferrée dédiée.

L'extension des centres logistiques aux Pays-Bas tend à ralentir, notamment du fait du manque de terrains disponibles et de la montée de la concurrence intra-européenne avec la Belgique, la France et l'Allemagne. Toutefois, l'économie néerlandaise garde sa spécialisation relative dans la logistique, par comparaison avec ses voisins, en termes de part des emplois logistiques dans la population. Les entreprises néerlandaises de transport et de logistique poursuivent leur mouvement de concentration et d'internationalisation.

La logistique urbaine fait l'objet d'un traitement propre, avec une réglementation fixant les horaires de livraison et les types de véhicules autorisés et les normes environnementales. Le bilan de ces politiques n'est pas fait,

quant à leurs avantages mais aussi quant à leur cohérence et leurs éventuels effets pervers : par exemple, l'utilisation de petits véhicules utilitaires (VUL) peut se traduire par une augmentation du trafic et de la consommation d'énergie à volume de transport constant. On a même évoqué l'usage d'un tramway pour le fret à Amsterdam. Pour l'heure, les décisions sont entièrement du ressort des collectivités locales, pour leur laisser les marges de discussion avec les professionnels concernés.

- Pour étudier la situation en **Pologne**, il faut distinguer entre le transport et la logistique. Si l'on fait une recherche bibliographique sur la logistique, on trouve 50 références d'ouvrages sur le transport pour 70 sur la logistique (beaucoup de ces derniers étant au demeurant très académiques). La notion de logistique n'existe pas dans les classifications des activités ou des statistiques, où elle est incluse dans un ensemble "transport et entreposage".

Des instituts de recherche universitaire étudient la logistique à Varsovie et à Poznan. On estime le marché polonais à 30 G€, que l'on peut répartir entre 23 G€ pour le transport et 7 G€ pour la logistique hors transport. L'ensemble a connu une croissance très soutenue de 18 % par an pendant les 10 dernières années, jusqu'à l'éclatement de la crise actuelle du moins. Cette expansion est pourtant confrontée à la mauvaise qualité du réseau routier, en revanche elle s'appuie sur une main d'œuvre qualifiée. La concurrence est forte entre les opérateurs polonais et les grands opérateurs internationaux, tandis que les chemins de fer développent eux aussi leur activité logistique. On constate aussi le renforcement des concurrents de l'Est de l'Europe (Ukraine, Russie). Aucun opérateur n'a un chiffre d'affaires supérieur à un milliard d'euros. Sur le marché du travail, on estime à 81 000 le nombre d'emplois dans la logistique externalisée. La plus grosse part des recettes va au transport, avec environ 14 % à l'entreposage et seulement 1 % au *supply chain management*.

Malgré des données peu détaillées, on peut distinguer plusieurs marchés pour la logistique, du simple transport routier au commissionnaire et au "4PL", organisateur dépourvu d'actifs physiques. La gamme des services tend à s'élargir et à se complexifier. La messagerie express se développe rapidement, mais le courrier de moins de 50 g reste le monopole de la Poste. La segmentation s'effectue entre opérateurs locaux, nationaux et internationaux (y compris pour le e-commerce). Parmi les opérateurs, le premier est une entreprise polonaise, Trade Trans. La bipolarisation s'accroît entre de très nombreuses micro-entreprises et les groupes nationaux et internationaux. La compétitivité du pavillon routier polonais s'atténue du fait du rattrapage des sa-

---

lares par rapport à la moyenne de l'Union et de la pénurie de main d'œuvre.

L'entreposage est une spécialité dynamique, favorisée par une bonne localisation géographique. On compte 4,2 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts, 1,5 supplémentaires sont en construction. Ils se concentrent à Poznan, en Haute Silésie industrielle, à Varsovie, Lutz et Wrocław. L'amélioration progressive du réseau routier permet une décentralisation hors de Varsovie. Les flux sont eux aussi polarisés autour des principales agglomérations et plus faibles dans la partie orientale du pays.

La logistique urbaine est encore un sujet neuf en Pologne, il n'y a pas à ce jour d'opérateur spécialisé dans ce créneau. Avec l'augmentation du parc automobile, la congestion des villes est pourtant un problème croissant et appelle des régulations nouvelles. De manière générale, le souci de mieux gérer l'organisation des flux pour diminuer le trafic se renforce. Une perception nouvelle de la logistique se fait progressivement jour, alors que les instances publiques et les journalistes ont longtemps ignoré cette activité, difficilement classable. Un des motifs pour cet intérêt nouveau est l'aménagement du territoire. La planification spatiale a été abandonnée après la chute du socialisme, les implantations non contrôlées mitent le territoire et les conflits d'usage du sol sont nombreux, faisant obstacle aux réalisations, notamment pour les sites logistiques. De nouvelles méthodes sont à inventer pour élaborer des solutions efficaces et acceptées.

- L'intérêt pour le fret au **Royaume Uni** est probablement moins fort que pour le transport de voyageurs, politiquement plus sensible. Le ministère des transports et une commission du Parlement s'y sont pourtant attachés, avec des résultats inédits (sans oublier que le transport de fret relève aussi du ministère de l'industrie et du commerce). Cette réflexion estime que le *supply chain management* relève de la gestion privée et que, pour les ports notamment, le rôle de l'État consiste surtout à créer les conditions propices à la venue des investissements privés. Le point de vue du secteur privé est donc considéré comme central, sauf pour traiter des infrastructures et en particulier de leur congestion, tout en rejetant l'idée d'un plan directeur national. Toutefois, le rapport Eddington, faisant suite au rapport Stern, souligne l'importance du transport dans les émissions de gaz à effet de serre, ce qui justifierait son retour dans la sphère des politiques publiques.

La logistique joue un rôle particulièrement important dans l'économie britannique : la Grande Bretagne est une île, densément urbanisée, dépendante de l'extérieur. Malgré les incertitudes statistiques, certains voient dans la logistique la quatrième branche industrielle du pays. Le transport à lui seul représente 6 % du PNB, sans compter le transport en compte propre.

La répartition modale du fret montre une croissance du fer, qui pourrait passer de 7 % à 12 % selon les prévisions. Le transport aérien, marginal en termes de tonnage, achemine 25 % du commerce international britannique exprimé en valeur (l'aéroport de Londres montrant une stagnation tandis qu'East Midlands se développe avec les *integrators* spécialistes de l'express). Le Parlement se préoccupe du transport routier, très sensible aux fluctuations du prix de l'énergie mais aussi dans une vision à plus long terme : quelles perspectives dans une économie postindustrielle ?

La nouvelle organisation du ministère, en 2007, fait une place à chaque mode de transport mais aussi à leur coopération. La logistique entre dans cette vision transversale et fait l'objet d'une direction dédiée disposant d'un fonds d'incitation aux entreprises. La recherche sur la logistique est encouragée pour alimenter les réflexions politiques, pour la préparation d'un livre vert et d'un livre blanc à venir.

- La logistique se développe en **Suède** de manière très différenciée sur le territoire national, alors que la loi sur les infrastructures affecte les investissements entre les régions à l'horizon 2020. La logistique relève ainsi à la fois du marché des biens et des services et, pour ce qui est de son cadre réglementaire et physique, des pouvoirs publics. Le port de Göteborg joue un rôle primordial de hub maritime, relié à 23 destinations à l'intérieur du pays, mais le projet de loi sur les ports ne fait pas de choix tranché entre les divers sites pour ne pas froisser les autorités locales. Stockholm et Malmö sont évidemment aussi des pôles importants. Il n'existe pas de plan général de développement de la logistique dans le pays, mais un projet classé d'intérêt national peut s'imposer à des collectivités locales réticentes, pour la construction d'une route par exemple.

La mesure du poids macroéconomique de la logistique n'est pas aisée. On sait que la logistique s'inscrit dans une succession de techniques de gestion qui ont successivement été le *material management*, les 3PL (*third party logistics*), le *supply chain management*... Une enquête a porté sur le coût logistique perçu par

---

les chargeurs. Elle a montré l'incidence forte des coûts d'inventaire dans le coût logistique et, sur un total de 22 G€, seuls 3 G€ relèvent des prestataires spécialisés (3PL). L'externalisation porte principalement sur le transport, puis dans une moindre proportion sur les services informatiques et sur l'entreposage. Les principaux marchés de la logistique sont l'industrie, suivie du commerce, de l'immobilier et de la finance, du bâtiment.

Les grands acteurs internationaux sont très présents en Suède. Les transitaires (tels qu'ASG, qui appartient désormais à DHL) élargissent leur gamme de services vers la logistique et prennent le contrôle d'entreprises nationales. Schenker a racheté Bilspedition, DSV a racheté Nodisk. Les chemins de fer (Green Cargo) et la Poste entrent également sur le marché de la logistique. Simultanément subsistent de petits opérateurs, souvent sous-traitants des précédents.

Les achats du e-commerce atteignent un volume de 2 G€ annuels, ce qui soulève la question de la livraison à domicile qui concerne aussi la distribution traditionnelle (où intervient le groupe Coop, par exemple). Une opération pilote de logistique urbaine à Göteborg n'a pas été prolongée. On s'interroge par ailleurs sur l'opportunité d'autoriser des ensembles routiers longs de 25 m.

L'ensemble des activités logistiques est ainsi perçu comme un enjeu important : le gouvernement suédois avait fait de la logistique un de ses thèmes prioritaires lors de sa récente présidence de l'Union européenne.

- Pour connaître la logistique en **Suisse**, il faut assembler divers éléments statistiques. Une étude de l'université de Saint-Gall a cerné la question en prenant en compte le nombre de véhicules, les surfaces d'entrepôt, les emplois, etc. La production logistique est de l'ordre de 21 G€ par an, en considérant la logistique de manière large, pour une part d'externalisation de 54 %. 430 Mt de produits sont traitées, soit une valeur ajoutée logistique de 50 € par tonne. On compte 16 000 emplois, avec une production de 130 000 € par an et par personne. Pour le transport, la route assure 80 % des envois mesurés en tonnes. La ventilation de la production logistique par segment de marché est de 2,5 G€ pour la poste, 2 G€ pour la messagerie express, 10 pour les lots de 30 kg à 3 t, 3 pour les lots au-delà de 3 t, 1,4 pour le transport de masse, 0,7 pour les marchandises lourdes, 2 pour l'entreposage. En moyenne, le coût logistique se décompose, pour les postes principaux, en 43 % pour le transport, 24 % pour le stockage, 8 %

pour les transbordements. Le transport est pour 77 % intérieur, 10 % pour les importations, 4 % pour les exportations et 8 % pour le transit.

La grande distribution est dominée par un duopole national formé de Migros (qui emploie 80 000 personnes) et des Coop, mais on prévoit l'arrivée des *discounters* allemands. Ces groupes accordent une grande importance à leur logistique, y compris sous l'angle de l'environnement.

Parmi les opérateurs, on observe que Kuhne et Nagel se renforce dans le domaine du transport routier et que Panalpina demeure commissionnaire et emploie désormais 14 000 personnes, tandis que Galenica sort de sa niche historique (la répartition pharmaceutique) et rachète des officines.

Les tentatives de logistique urbaine n'ont pas été poursuivies du fait du coût des ruptures de charge supplémentaires et des difficultés à établir les responsabilités dans un système de mutualisation des flux. À l'inverse, pour les personnes, le système d'auto-partage *Mobility* compte 1 500 véhicules et semble bien fonctionner. La logistique des déchets (*reverse logistics*) se développe et les opérateurs logistiques entrent dans ce marché nouveau pour eux.

Le développement de la logistique en Suisse ne fait l'objet ni de plans nationaux, ni de plans locaux. Un rapport au Parlement fédéral a demandé de meilleures statistiques et recommandé de mieux gérer les flux logistiques, dans certains secteurs industriels en particulier, plutôt qu'une planification à long terme allant au-delà de l'achèvement des tunnels alpins. Il recommande en outre l'utilisation des TIC pour améliorer les organisations logistiques et des mesures locales de réduction des nuisances.

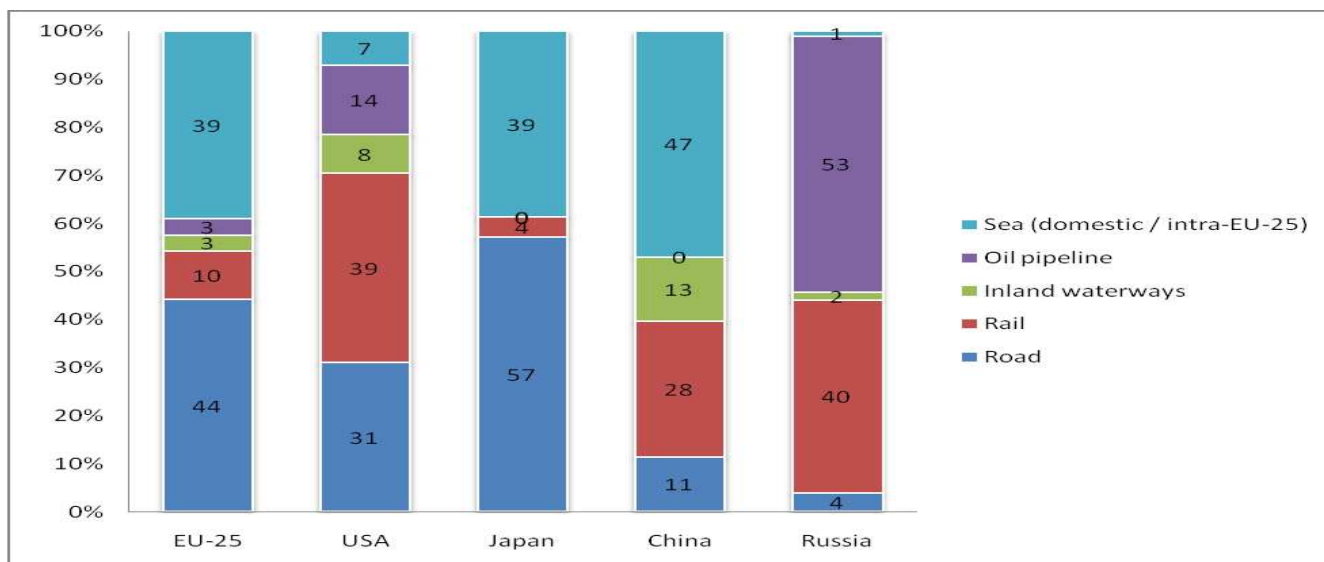
\*

*Synthèse établie par Michel Savy et Christine Aubriot à partir des contributions de : Catharina Horn (Allemagne), Michel Beuthe (Belgique), Rafael Gimenez Capdevila (Espagne), Antoine Beyer (France), Séraphin Kapros (Grèce), Sergio Bologna (Italie), Didier van de Velde (Pays-Bas), Jan Burniewicz (Pologne), June Burnham (Royaume-Uni), Bertil Carsam (Suède), Tristan Chevroulet (Suisse).*

## Les nouveaux opérateurs de fret ferroviaire

Le transport ferré de marchandises joue un rôle relativement limité en Europe, par comparaison avec d'autres régions du monde. Le rail assure 10 % des transports (mesurés en t.km) dans l'Union à 25, contre 39 % aux États-Unis (mais sans compter le transport routier local), 28 % en Chine et 40 % en Russie. Il n'y a qu'au Japon que le rail, presque entièrement dédié au transport de voyageurs, assure une part de l'acheminement du fret moindre qu'en Europe.

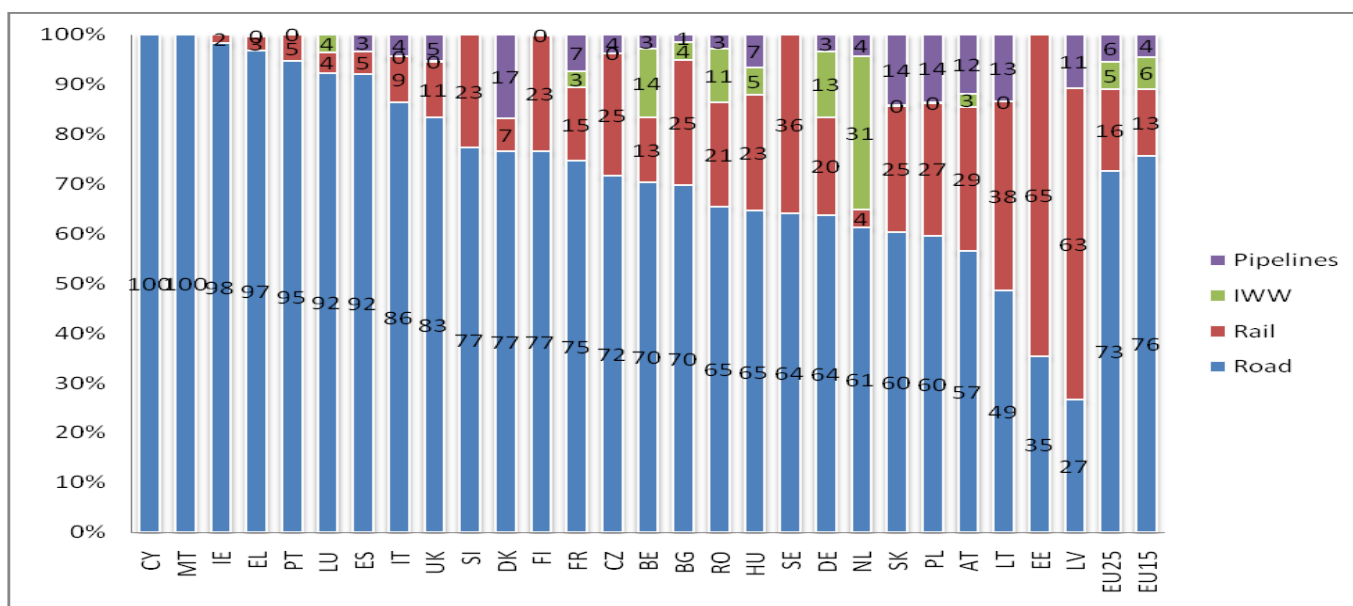
**Partage modal du fret (t.km)  
dans quelques grandes régions du monde, 2005**



Source : *Energy and transport in figures 2006*, Eurostat.  
(USA : transport routier interurbain seulement)

Par-delà ces données agrégées, on constate que le rôle du rail est fort différent d'un pays d'Europe à l'autre et on s'efforcera, par la comparaison, d'expliquer de tels écarts. Une fois encore, l'Europe des transports apparaît dans toute sa variété, sinon son hétérogénéité.

**Partage modal des transports terrestres, t.km, UE 25**



Source : *Energy and transport in figures 2006*, Eurostat.

Les pays membres sont ici classés par importance décroissante du transport routier parmi les modes terrestres de transport du fret.



---

Simultanément, alors qu'il perd du terrain dans le partage des flux par rapport à la route et au cabotage maritime, le transport ferroviaire fait l'objet d'une attention particulière des pouvoirs publics, au niveau national comme au niveau communautaire.

À l'heure de la recherche d'une mobilité durable, le fer permet en effet des économies d'énergie fossile et des réductions des émissions de gaz à effet de serre par comparaison avec le transport routier. Toutefois, quelque 19 ans après le déclenchement de la réforme des chemins de fer en Europe (la directive 91/440 ouvrant à une longue série de dispositions instituant la concurrence à l'intérieur du mode ferroviaire), le renouveau du fret ferroviaire n'est toujours pas observable dans les statistiques européennes.

\*

- **L'Allemagne** compte environ 350 opérateurs ferroviaires autorisés, parmi lesquels 330 sont actifs. De fait, 8 de ces sociétés étaient importantes en 2006 et 15 en 2008, assurant environ 21 % du trafic total mesuré en t.km. Le partage modal se traduit par une part du fer de 17 % des tonnes, soit un gain par rapport à 2002 marquant un retournement de tendance.

Les nouvelles entreprises ferroviaires ne gèrent pas à proprement parler de réseau, elles sont présentes sur des segments isolés, en coopération avec la DB qui est pour elles à la fois un partenaire et un concurrent. La concurrence, toutefois, se durcit avec la crise. On compte aussi bien des opérateurs allemands (MittelWeserBahn) qu'étrangers (Veolia, CFF, TX Logistics qui appartient à Trenitalia, ITL à la SNCF). Leurs prestations sont différenciées pour attirer vers le rail des produits traditionnellement non ferroviaires.

Avant la crise, le marché était favorablement orienté, avec une concurrence active, des prix en baisse (soit -7% de 2002 à 2007), une qualité en amélioration, et l'on craignait même d'atteindre les limites de capacité du réseau. La crise interrompt cette perspective. En termes de prix, la DB tarifie ses services à 4 centimes par t.km, les autres opérateurs à un niveau moindre, mais la DB vend surtout à ses propres filiales et c'est le prix d'un service complet qui importe au-delà du prix de cession interne.

Les nouveaux opérateurs critiquent le manque de capacité des voies de service et des triages et reprochent

à la DB de ne pas mettre son vieux matériel en vente sur le marché d'occasion (la DB préférant le garder plutôt que de renforcer ses concurrents), mais ils sont satisfaits de l'attribution des sillons même si la flexibilité pour créer rapidement un nouveau train pourrait être améliorée. Le gestionnaire d'infrastructure DB Netz a mis en place des zones géographiques pour une coordination plus fine. En cas de conflit d'attribution, l'agence de régulation voudrait être mieux impliquée. Elle veut introduire une tarification incitative que la DB Netz juge inutile. On s'interroge sur l'opportunité de contrats cadres attribuant des sillons longtemps à l'avance sur les voies de service... On ne procède à aucune remise sur les volumes pour la tarification des sillons, soit en moyenne 3 euros du kilomètre pour le fret.

Face à Schenker - DB, les nouveaux opérateurs sont regroupés dans une association. Ils craignent une concurrence renforcée de la DB se tournant de nouveau vers le marché allemand, tout en développant des coopérations avec elle pour la moitié de leur activité.

- Les pouvoirs publics en **Belgique** n'ont pas fixé d'objectif précis pour le fer, mais le souhait d'un développement est général face à la congestion routière et au changement climatique et pour soutenir la compétitivité de la Belgique. Des investissements importants sont programmés à Anvers : un nouveau tunnel sous l'Escaut et le faisceau ferroviaire du Deurgangdook. De meilleurs accès ferroviaires des aéroports sont en voie de réalisation (Zaventem) ou étudiés (Gosselies et Bierset). Des terminaux trimodaux sont en voie de réalisation (Trilogiport à Liège) ou prévus (Garocentre à La Louvière). Enfin, un RER est en construction autour de Bruxelles.

Le projet du Rhin d'acier, en négociation avec l'État néerlandais depuis de longues années, pourrait concurrencer la Betuwe Lijn en reliant Anvers et la Ruhr mais à travers un parc naturel. La cour de justice de La Haye a rendu une décision favorable en 2005, mais il reste encore à négocier le trajet précis et le partage des coûts.

Les prévisions du Bureau du plan sur les transports estiment que de 2005 à 2030 le transport de personnes augmentera de 30 % en termes de voyageurs-kilomètres et le transport de marchandises de 60 % en t.km (soit 40 % pour le transport national, 99 % pour les importations, 73 % pour les exportations et 52 % pour le transit). On s'attend ainsi à une hausse

---

de la congestion et à une diminution de la vitesse de 31 % sur les routes en heure de pointe, de 17 % hors des heures de pointe. Les émissions de CO<sub>2</sub> augmenteraient de 22 % tandis que les pollutions locales diminueraient du fait de normes techniques plus exigeantes et du renouvellement du parc. Les coûts externes engendrés par les automobiles sont estimés supérieurs aux taxes payées, de même que les taxes ne couvrent pas les coûts externes pour les poids lourds. Aujourd'hui, la crise remet l'ensemble de ces prévisions en cause. Le débat est notamment lancé sur les effets de l'introduction éventuelle de camions de très grande taille (Eco-combi), plus efficaces que les camions actuels mais susceptibles de diminuer encore la part du rail dans l'acheminement du fret : le bilan carbone total n'en serait pas forcément positif. En outre, les questions de sécurité méritent d'être éclaircies, ainsi que les effets économiques d'une accessibilité inégale du territoire entre les zones desservies par les camions de 60 t et celles qu'ils ne pourraient toucher.

La réforme ferroviaire avait été difficilement acceptée par les syndicats et les changements n'avaient été acceptés qu'à condition que tout le personnel appartienne à une société holding unique. Cette disposition fait encore difficulté au niveau européen. 10 firmes autres que la SNCB opèrent aujourd'hui en Belgique : RTChem est la première, avec des citernes ferroviaires pour les produits chimiques. Des mouvements de restructuration sont en cours : DLC a fusionné avec Crossrail en 2007, tandis que Hupac s'est défait récemment de sa participation dans DLC. Les parts de Babcock et Brown dans Crossrail (79,9%) ont été reprises par le fondateur de DLC qui contrôle donc Crossrail. Cette compagnie organise surtout des transports en liaison avec l'Allemagne (pour BMW et Opel en plus d'une navette Anvers-Duisbourg), ainsi que vers la Suisse et l'Italie. HUPAC prépare l'ouverture d'un terminal indépendant à Anvers et participe à la construction d'un autre en collaboration avec SNCB-IFB et BASF. Cette compagnie opère surtout vers l'Italie. Veolia Cargo Belgium a repris Rail4-Chem. Les nouveaux intervenants sont tournés vers les ports. La DB coopère avec B Cargo à travers une joint-venture sur le corridor Cobra via Cologne et Venlo, qui mobilise 100 trains par jour. La SNCF Benelux est présente à Anvers et collabore avec la SNCB. ERS est lié à Maersk et à Trenitalia. Citons encore BRF qui va assurer des transports ferroviaires dans le port d'Anvers et Transport basé à la frontière belgo-allemande pour des transports en Belgique et vers l'Allemagne.

• En **Espagne**, la loi sur le secteur ferroviaire, adoptée en 2003 et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005, prévoit la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises dès le 1<sup>er</sup> janvier 2006. D'autres textes législatifs ont accompagné cette loi afin de préparer ce que le ministère appelle « le nouveau modèle ferroviaire », comportant la séparation entre la gestion des infrastructures, dévolue à l'Administrateur des Infrastructures Ferroviaires (ADIF) et les opérations de service. Un comité de régulation ferroviaire devrait être créé afin de garantir la pluralité de l'offre et de résoudre les éventuels conflits entre l'ADIF et les opérateurs. En février 2009, le Parlement a demandé au gouvernement la création d'un comité indépendant, toujours en suspens.

11 entreprises sont aujourd'hui titulaires d'une licence, mais seulement 6 d'entre elles ont aussi l'indispensable certificat de sécurité. Les nouveaux entrants sont les grands groupes espagnols du BTP (ACS et sa filiale Continental Rail, avec du reste une filiale commune avec la RENFE ; Acciona dans la logistique) et les entreprises du groupe DB (Transfesa, EWS et sa filiale Euro Cargo Rail). Une association des entreprises ferroviaires privées compte 4 membres.

Il semble que les terminaux publics seraient à privatiser, ou à confier à des concessionnaires privés pour leur gestion. De manière générale, la libéralisation est officiellement encouragée. Le Plan stratégique des transports de 2005 préconise de transférer du fret routier vers le fer. Il estime que l'offre ferroviaire est inadéquate, qu'il importe d'en améliorer la qualité. Mais les principaux efforts ont porté sur la dette de la RENFE, partiellement reprise par l'État. En 2008, un nouveau plan ministériel pour le fret ferré prévoit des dépenses de 5 G€ dans des délais proches, dont 1,5 G€ est déjà engagé et porte sur l'infrastructure et le matériel roulant.

En matière d'infrastructure, la péninsule ibérique est une île du fait de son écartement particulier. Les LGV à écartement standard UIC libèrent une capacité pour le fret sur le réseau à écartement ibérique. Le plan d'infrastructure évoque des lignes mixtes satisfaisant aux deux normes. Demeurent la question de la congestion autour des métropoles avec les trains de banlieue et celle de la longueur très insuffisante des voies d'évitement tout au long du réseau, qui limite la longueur des trains et devrait passer de 450 m à 750 voire 1000 m.

La libéralisation effective du marché est encore li-

---

mitée et difficile à mesurer : les statistiques actuelles s'arrêtent en 2007 et ne mentionnent pas les nouveaux entrants, qui transporterait environ 1 Mt sur un total de 24 Mt. La RENFE a un trafic stagnant depuis longtemps. Le recul de 10 % en 2008 peut être attribué à la crise économique mais ne provient pas de l'entrée de nouveaux opérateurs. Ceux-ci traitent principalement du vrac et des conteneurs maritimes (à partir de Barcelone et de Valence en liaison avec leurs ports secs de l'intérieur). À cette fin, le port donne la concession à un opérateur pour le terminal portuaire, le port sec et la navette ferroviaire. Ces deux ports exportent également des automobiles.

- En **France**, le gouvernement avait accepté une libéralisation anticipée du fret interne (avancée à 2006) pour être autorisé à financer un soutien à la SNCF, le trafic international étant de toute façon déjà ouvert à la concurrence en 2003 et effectif à partir de 2005. En 2007, on a pu en voir les premiers effets mais la crise vient aujourd'hui ralentir le mouvement.

Les deux principaux entrants sont Euro Cargo Rail et Veolia (mais ce dernier se retire du marché en vendant ses filiales ferroviaires à divers repreneurs). De son côté, la SNCF se réorganise en plusieurs structures plus petites, du moins pour les opérations commerciales. Si les nouveaux entrants ont conquis environ 9 % du trafic, la situation préoccupante pour tous (selon le dernier rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation) : le trafic diminue principalement pour la SNCF qui, il est vrai, abandonne délibérément ses marchés les plus déficitaires, mais la crise pèse sur tous les opérateurs. Tous s'inquiètent en outre de l'évolution possible des péages ferroviaires. Alors que le gestionnaire d'infrastructures RFF souhaite augmenter ses tarifs pour le fret et couvrir au moins les coûts variables, la subvention publique d'équilibre est-elle pérenne ?

Le fret de la SNCF est désormais regroupé avec Geodis dans un groupe logistique multimodal et international (sur le modèle de la fusion DB – Schenker en Allemagne). Toutefois l'expansion de la SNCF en Europe reste modeste. La concentration de son réseau pour le traitement des wagons isolés laisserait des ouvertures aux nouveaux opérateurs, mais on observe que nulle part en Europe les nouveaux entrants ne se sont portés vers ce segment de marché. L'entreprise historique évolue aussi à travers la création de filiales, telles que VFLI qui monte légèrement en puissance au-delà de sa mission usuelle de gestion des terminaux. C'est une réponse aux difficultés d'une ré-

forme interne de la SNCF, pour aboutir au regroupement des moyens de traction dans une filiale unique, mutualisant et rationalisant leur emploi.

ECR est désormais une filiale de la DB, via l'entreprise britannique EWS dont celle-ci a le contrôle depuis 2007. Avec 800 trains par mois, elle assure 5 % du transport par fer en France et a l'ambition d'assurer 25 % du transit avec la péninsule ibérique. De son côté, Veolia était déjà présent sur le marché des voyageurs et voulait élargir sa gamme vers le fret ferroviaire. Son activité sur ce marché est rentable en Allemagne... Elle comptait 500 emplois en France, en y incluant ses filiales Socorail et CFTA et sa stratégie s'appuyait sur de grands chargeurs tels que CMA-CGM pour le transport de conteneurs. Mais la joint-venture avec l'armateur a été rompue. Plusieurs interprétations sont avancées pour expliquer ce retrait : recherche de fonds frais ? rapprochement de Transdev, mais pour les transports de voyageurs seulement et dans la perspective de la libéralisation des transports régionaux ? Quant aux autres nouveaux entrants, ils occupent des places plus marginales, sur quelques trafics à courte distance. Il est vrai que le matériel et le personnel sont peu disponibles sur un marché encore en émergence, que la réglementation est d'une grande complexité, que l'attribution des sillons n'est pas aisée.

L'autoroute ferroviaire entre le Luxembourg et Perpignan est soutenue par l'État, elle a nettement augmenté son taux de remplissage après un lancement difficile.

Le retrait de la SNCF du marché du wagon isolé est publiquement débattu. L'opérateur demanderait, pour s'y maintenir, une subvention de service public que le gouvernement ne veut pas envisager, tandis que le modèle français des *short lines* (opérateurs ferroviaires de proximité) rabattant sur le réseau national un fret regroupé localement se cherche encore. La contradiction est flagrante entre la demande faite à la SNCF d'être rentable et celle de ne pas abandonner le wagon isolé.

- On ne compte en **Grèce** aucun nouvel opérateur ferroviaire ! Le trafic, touché par la crise, a fortement baissé en 2009. Le réseau ferré est simple, linéaire, et l'opérateur historique ne peut pas développer d'économie de réseau tandis que de nouveaux entrants n'ont guère de "niche" à exploiter. La Grèce est un pays maritime, mais les ports ne sont pas reliés au fer (on y pense toutefois pour le traitement terrestre des conteneurs du Pirée). Enfin, la concurrence routière est très forte et les distances dans le pays sont courtes. La seule liaison intérieure a priori susceptible d'un trafic

---

ferré intense est le couple Athènes - Salonique, mais les deux pôles ne sont guère complémentaires, l'un est le principal port d'importation et l'autre assure surtout les exportations.

On a pu par le passé noter deux demandes de licences, émanant d'un commissionnaire et d'un opérateur italien, mais elles n'ont pas abouti. Aujourd'hui, deux demandes bulgares sont en instance.

Les vraies perspectives pour le fer grec sont internationales. Cela suppose de traverser l'ancienne Yougoslavie, fragmentée, avec un réseau en mauvais état et une situation générale d'insécurité, alors que sur le même corridor Nord-Sud les ferries sur l'Adriatique sont très efficaces et contrôlent de fait tout le trafic potentiel du fer. La continuité territoriale avec l'Union européenne est maintenant établie avec l'adhésion de la Roumanie et de la Bulgarie, mais le trajet est alors très long. De même, pour desservir la Turquie du Bosphore, la mer détient l'essentiel le trafic.

- À la base de la réforme ferroviaire en **Italie** était la conviction que l'affaiblissement des monopoles élargirait le marché et abaisserait les prix. Le résultat est à l'opposé de ces hypothèses ! Les grandes sociétés ferroviaires sont plus fortes qu'auparavant, mais les changements sont plus apparents que réels dans la mesure où les nouveaux entrants sont souvent des filiales des opérateurs historiques, placées dans les niches des anciens monopoles, ce qui a du reste permis d'améliorer la qualité du service. En outre, les anciens opérateurs historiques ont élargi leur influence sur des entreprises publiques, comme la DB allemande chez le suisse BLS.

Le seul exemple de succès d'opérateurs véritablement nouveaux est celui des ports néerlandais. ERS Shuttle vient concurrencer Intercontainer sur des bases nouvelles avec une traction maîtrisée, ERS Rail, conformément à la volonté des armateurs qui voulaient développer le *carrier haulage*.

En Italie, la situation est différente entre le trafic international (le transalpin est rémunérateur) et le trafic national ; il n'y a pas de véritable concurrence à Trenitalia sur le marché national, en particulier pour la desserte des ports italiens, car les prix sont anormalement bas pour intéresser les opérateurs privés et les grandes compagnies étrangères.

Pour mesurer l'importance des nouveaux entrants, il faut distinguer entre l'attribution des licences et leur

usage effectif (la CEMAT, par exemple, détient une licence dormante). L'entrée sur le marché est de toute manière difficile, une fois la licence obtenue il faut avoir la certification de sécurité. L'accès au matériel de traction est également difficile pour les nouveaux entrants qui profitent des locomotives disponibles auprès de Trenitalia (achat ou leasing) pour des services locaux. L'ouverture du marché n'a pas vraiment élargi le champ. Les nouveaux entrants ont écrémé le marché existant (par exemple sur la route du Brenner) plutôt que créé des trafics nouveaux.

La DB est présente dans plusieurs opérateurs : Rail Traktion, BLS, Milan Nord Cargo. Les structures actuelles ne sont pas stabilisées : Cross Rail, qui relie le port d'Anvers, est en vente (du fait des difficultés de son propriétaire australien), la part italienne de Veolia a été vendue à la SNCF. La CEMAT risque de suspendre le trafic national, après avoir perdu le contrôle de ses terminaux, à cause de la forte augmentation des prix de son tractionnaire Trenitalia, en international la coopération avec TRW est terminée. Si la CEMAT perd ses liens avec Kombiverkehr, elle met en péril sa stabilité économique. De grands chargeurs sont entrés dans le secteur du transport ferré (en particulier Rail4Chem) mais sans succès définitif (naguère, Ikea s'était déjà retiré, alors qu'il contrôle ses flux dans une logistique intégrée). Pour les industriels, le fer est cher et difficile à maîtriser. La floraison de nouveaux entrants observée dans certains pays débouche rapidement sur une consolidation (comme cela avait été, en son temps, le cas du transport aérien de voyageurs libéralisé aux États-Unis).

Le programme de recherche européen New Opera a estimé que l'avenir du fer est dans la grande distance continentale, y compris vers l'Asie pour des trains lourds. Le train viendrait alors concurrencer aussi le marché maritime (toutefois, la crise économique actuelle a mis en suspens le projet de transsibérien allemand). Pour les initiateurs de la réforme européenne, il s'agissait de construire une offre de transport adéquate au marché unique, limitant les hiatus entre réseaux nationaux historiques. Dans les faits, on constate que les nouveaux entrants sont souvent contrôlés par les anciens monopoles. C'est le cas de TX, société allemande, où peu à peu Trenitalia a pris la majorité des actions, c'est aussi le cas de Nord cargo, société italienne contrôlée par la Deutsche Bahn.

- Aux **Pays Bas**, le fret ferroviaire est principalement international et il est en croissance. Il traite principalement des conteneurs, du charbon et des minerais (85 % provenant du port de Rotterdam), surtout desti-



---

nés à l'Allemagne avec laquelle le trafic a triplé depuis 1995, tandis que l'on observe une baisse des échanges vers la Belgique et la France où la libéralisation du rail est plus lente. Dans l'ensemble, les parts modales du fer restent cependant faibles dans un pays caractérisé par la part exceptionnelle de la voie d'eau.

Parmi les nouveaux opérateurs on compte d'abord la DB (qui a repris le département du fret de l'opérateur historique néerlandais, NS Cargo, pour l'inclure dans la compagnie internationale Railion portant désormais la marque commerciale "DB Schenker"). Les autres opérateurs sont notamment ACTS, ERS, et R4Chem qui a récemment été repris par Veolia avant que ce dernier soit divisé et revendu à divers repreneurs. Leur part du marché augmente et atteint 30 % pour le transport de conteneurs. On retrouve aujourd'hui le niveau global de trafic ferroviaire de marchandises des années 1960, mais avec un contenu très différent.

Pour assurer le débouché terrestre du port de Rotterdam, on a construit une ligne ferrée nouvelle dédiée au fret, la Betuwelijn. L'exploitant n'en est pas ProRail (le gestionnaire d'infrastructure issu de la séparation de l'opérateur historique NS en deux entités) mais un gestionnaire délégué, KeyRail qui appartient à ProRail et aux deux ports de Rotterdam et Amsterdam. L'ouverture a eu lieu en 2007 avec une capacité réduite (par manque de locomotives et avec une difficulté à mettre en œuvre le système européen de gestion du trafic ERTMS) qui augmente depuis. La liaison avec le réseau allemand demeure toutefois médiocre (ce qui protège en quelque sorte le marché de ports comme Hambourg). La crise économique de 2009 ralentit le trafic total, mais pas celui de la Betuwelijn sur laquelle on transfère du trafic d'autres lignes du réseau. Le trafic actuel est de 300 trains par semaine, on en prévoit 150 par jour en 2013, ce qui permettrait l'équilibre d'exploitation, le maximum théorique étant de 480.

Le transport porte notamment sur d'importants tonnages de charbon vers l'Allemagne, où les mines ont été fermées. Les mouvements de conteneurs sont toutefois le segment clef, avec un système de navettes à horaires fixes vers le marché extérieur mais aussi vers l'intérieur du pays en liaison avec les grandes lignes existantes. Depuis 2006, la DB dans sa nouvelle configuration est rentable, alors que son trafic augmente depuis 1995 et qu'elle a depuis la même date réduit son personnel de 40 % (mais en faisant appel, outre son personnel propre, à nombre d'intérimaires), baissé ses tarifs de 25 % et ses coûts de 35 % grâce à des gains de productivité plus rapides que dans les autres mo-

des, augmenté sa capacité et maintenu sa ponctualité. La stratégie d'internationalisation de la DB, ainsi que la construction d'un groupe logistique multimodal avec le rachat de Schenker, font référence en Europe.

La politique des transports du gouvernement s'inspire notamment d'une étude de 2007 sur l'évolution attendue du marché du chemin de fer et des capacités nécessaires, d'ici à 2040 (le fret passera-t-il de 40 à 160 Mt ?). Le document politique *NoMo* (note sur la mobilité) a pour priorité les trains de voyageurs, ce qui pourrait à terme limiter les possibilités de croissance du fret ferroviaire souhaitée par ailleurs (comme le montrent les très faibles charges d'infrastructures que celui-ci doit supporter, par comparaison avec les autres pays européens hormis la Suède qui a la même pratique en cette matière). La croissance récente a été plus rapide que les prévisions, mais la croissance future pourrait buter sur une capacité insuffisante du réseau allemand, ainsi qu'aux Pays-Bas même malgré la Betuwelijn, ceci entre autre du fait de questions réglementaires liées à l'environnement (touchant la pollution et surtout le bruit). Un programme d'action s'attaque à limiter l'émission de bruit à la source, plutôt que de construire des murs antibruit.

- L'évolution en **Pologne** ne se comprend pas indépendamment d'un contexte plus large. Avec la mutation organisationnelle engagée dans les chemins de fer, le nombre de licences ferroviaires en Europe est passé de 752 en 2006 à 895 en 2009 (malgré déjà une diminution en Allemagne où la concentration du secteur a déjà commencé). En termes de tonnes-kilomètres, les principaux pays d'Europe occidentale pour le fret ferroviaire sont l'Allemagne, la Pologne, la France et le Royaume Uni.

L'importance des trafics internationaux facilite l'entrée d'opérateurs étrangers comme en Lettonie, au Danemark, en Estonie ou au Luxembourg. Certains pénètrent aussi les marchés nationaux face aux opérateurs historiques.

En Pologne, les deux tiers du trafic sont intérieurs, toutefois le partage entre l'opérateur historique - les PKP - et les nouveaux entrants évolue. Ces derniers sont actifs depuis 2002 et leur tonnage est déjà passé de 60 Mt à 128 Mt, avec en outre un allongement de leur distance moyenne d'acheminement. Pour affronter les PKP, les nouveaux opérateurs passent des accords avec de grandes entreprises industrielles (dans les secteurs du pétrole, du charbon, du cuivre) pour des services adaptés et bien rémunérés portant sur des produits "riches". En outre, ils ont engagé leur propre

---

concentration et recherchent des partenaires étrangers, allemands ou britanniques en particulier, pour attirer des capitaux et accéder à des innovations techniques (telles que les trains lourds de 8 000 t).

Le premier opérateur nouveau est CTL Rail, suivi de PCC Holding qui rachète d'autres sociétés, puis de Lotos dédié à l'industrie pétrolière dont il est la filiale ferroviaire. Au total, les nouveaux entrants ferroviaires assurent 47 % des tonnes et 23 % des t.km, soit les taux les plus élevés en Europe. Ils ont créé leur propre marché (soit 4 Gt.km), outre ce qu'ils ont pris aux PKP (8 Gt.km).

Les segments de marché desservis sont l'industrie pétrolière, du charbon, les centrales électriques, la chimie, les matériaux de construction, l'automobile, avec des trains complets en navette dédiés à un client unique selon une organisation de quasi-compte propre. Ils pénètrent le transport intermodal en liaison avec les ports maritimes pour le transport de conteneurs vers les embranchements de particuliers. Leurs relations sont assez tendues avec les anciennes structures, les nouveaux entrants reprochant aux PKP des pratiques monopolistiques pour ce qui touche les trains complets les plus complexes. En avril 2009, les nouveaux opérateurs ont créé l'union des transporteurs ferroviaires indépendants, pour mieux faire face aux PKP qui demandent une aide publique à l'État. Divers observateurs discernent une menace d'entrée de la DB dans le capital des PKP, déficitaires, alors qu'elle a déjà acquis une société importante.

- La **Suède** s'est particulièrement impliquée dans la politique des transports de l'UE à travers la charge de présidence de l'Union qui lui est revenue. Ses priorités sont la logistique et les nouvelles technologies.

La politique nationale suédoise a six objectifs qui touchent particulièrement le fer (accessibilité, qualité de service, sécurité...), mais ne fixe pas d'objectifs quantitatifs d'évolution de trafic. 18 G€ seront investis dans les infrastructures d'ici à 2020 et une politique de péage est mise en place pour que chaque mode paie ses frais. C'est le gouvernement qui fixe le péage ferroviaire.

La part du fer en Suède est déjà forte, la croissance à attendre est surtout sur les trafics internationaux et à l'étranger. L'opérateur historique SJ a acheté une part de DB Scandinavie. Avant la crise (en 2005) on prévoyait un plafonnement du fer et effectivement 2008 a été une année stable. Mais la baisse est de 20 % en

2009 du fait de difficultés de l'industrie sidérurgique, de l'automobile, etc., tandis que la filière du bois se maintient. Le réseau ne comprend pas de voie dédiée au fret et, contrairement à une idée reçue, la forte part de marché du fer ne tient pas seulement au transport de minerai de fer mais aussi à la pâte à papier (en travaillant avec les transitaires correspondants) et au port de Göteborg (23 navettes de conteneurs par jour). Dans un pays où les distances de transport sont longues, le plus fort concurrent du rail est le transport maritime avant le transport routier. On envisage la construction d'une ligne à grande vitesse, qui pourrait alors libérer des capacités additionnelles pour le fret.

Quant au partage du marché, la distance critique séparant la route et le rail tend à s'abaisser et est de l'ordre de 300 km, à condition de réunir des tonnages suffisants. L'avenir du fret ferroviaire est envisagé avec optimisme malgré les exigences techniques de la réglementation européenne qui ne sont pas toujours bien comprises. En effet, les grands chargeurs (ICA, COOP et IKEA) annoncent leur volonté d'augmenter leur usage du fer dans un souci de développement durable.

La dérégulation du marché du fret a été engagée très tôt en Suède (1996), devançant souvent la réglementation européenne, elle sera bientôt complète pour le transport des voyageurs. Une autorité de régulation a été mise en place pour la délivrance des licences, le contrôle de la sécurité, l'attribution égale des sillons entre les opérateurs. 11 groupes industriels ont une autorisation de transport ferré, sans être transporteurs eux-mêmes et passent par les services d'un opérateur. Le département du fret de l'opérateur historique Green Cargo assure 85 % du trafic et est présent tous les segments du transport, avec ses propres camions, ses terminaux, une présence en Norvège, etc. Hector Rail AB reste, parmi la dizaine d'autres opérateurs intervenant sur le réseau suédois, le plus grand concurrent de Green Cargo. On note enfin que de nouvelles sociétés sont apparues, louant du personnel de conduite, assurant la maintenance du matériel et l'entretien des voies, etc. et contribuant ainsi à une certaine fluidité du marché du fret.

- La **Suisse** a réussi à maintenir une part importante de fret ferroviaire, malgré la taille limitée du pays.

Le principe du libre accès au réseau sur le territoire national faisait partie de la première étape de la réforme des chemins de fer entrée en vigueur en 1999. Si l'accès au trafic marchandises est garanti, ses mo-

---

nalités de réalisation sont débattues au parlement en raison des incertitudes liées à la puissance des grands opérateurs européens (DB Schenker Rail et Fret SNCF) et à la crise économique.

Les nouveaux entrants sur le réseau helvétique sont également présents ailleurs en Europe et sont allemands, italiens, hollandais, danois et français. Leur part de marché reste relativement faible avec pour principaux opérateurs l'entreprise historique, les CFF (Chemins de Fer Fédéraux SA), le BLS (Berne-Lötschberg-Simplon SA) puis le consortium Hupac et RAlpin SA qui opèrent sur le transit Nord-Sud. Cette activité est très subventionnée (à hauteur de 130 M€ par an).

L'attribution des sillons pour l'année 2009 s'est conclue en août 2008 : 12 685 sillons ont été attribués aux 19 entreprises de transport ferroviaire commanditaires. La grande majorité des 127 conflits a été résolue par la proposition d'alternatives. Toutefois, pour la première fois en 2009, l'autorité a dû arbitrer à deux reprises au profit du fret contre les passagers Intercity sur le tracé de base du Lötschberg qui assure les connexions transalpines entre le Nord et le Sud de l'Europe. En vertu des nouvelles dispositions sur l'importance de la rentabilité dans l'attribution des sillons, la priorité a été accordée aux marchandises car celles-ci couvraient mieux les coûts.

L'égalité des chances entre opérateurs historiques et nouveaux entrants semble avoir été bien respectée ; la préférence a notamment été accordée à maintes reprises aux nouveaux entrants. Il est intéressant de noter que, de manière similaire aux usages dans la plupart des pays de l'Union, les compagnies étrangères établissent leurs filiales dans le pays d'entrée, en y établissant des entités conformes au droit suisse (par exemple Railion Schweiz GmbH - RNCH).

Le secteur Cargo de CFF compte 4500 employés ; il est actif en Suisse, en Allemagne et en Italie. Il poursuit aussi des négociations avec la SNCF. CFF Cargo est en difficulté depuis que l'entreprise a pris son indépendance et continue à subir de fortes pertes, malgré plusieurs tentatives de remaniement. Au contraire de CFF Cargo, BLS Cargo est très souvent citée comme exemple de rentabilité. Elle dispose de peu d'employés et se concentre sur le transit transalpin, dont elle couvre 40% du trafic. Depuis l'ouverture du tunnel du Lötschberg, la DB contrôle 45 % de son capital et a investi substantiellement dans le matériel roulant de BLS Cargo (principalement les

locomotives). L'activité des CFF se répartit entre 45 % pour les wagons isolés et 55 % pour le transport combiné rail-route, dont un dixième de route roulante (autoroute ferroviaire) qui va disparaître (avec la fin du subventionnement à l'ouverture du tunnel de base du Gothard).

La crise se traduit par une forte baisse d'activité, qui se répercute selon le schéma classique des monopoles/oligopoles sous forme d'augmentation des prix et de diminution des services. Comme en France, le marché du wagon isolé est peu rentable, ce qui motive les CFF à demander une subvention fédérale. En revanche, leur filiale pour la chimie se développe avec succès.

Quant aux perspectives, les projections annoncent une croissance de 30 à 60 % du transport de fret ferroviaire d'ici 2030, le rapport route-rail passant de 2/3 route à presque 1/1 (en tonnes-kilomètres). Dans le même temps, une partie du matériel actuel jugée vétuste et particulièrement bruyante devra être rénovée ou remplacée. On attend l'ouverture du nouveau tunnel du Gothard en 2017.

Pour améliorer l'efficacité de CFF Cargo, certains parlementaires ont demandé qu'elle fusionne avec BLS Cargo, mais ce projet n'a pas eu de suite car non seulement BLS Cargo tient à éviter de se laisser diluer dans une société à la fois plus grande et moins rentable qu'elle, mais encore son puissant actionnaire allemand (Railion) n'entend pas perdre sa sphère d'influence. CFF Cargo n'envisage en aucune manière que BLS puisse la contrôler. Par contre, à la suite de l'échec de rapprochement avec les FS, ses dirigeants étudient des partenariats en Europe, notamment avec la SNCF, la DB et d'autres opérateurs. L'avenir apparaît ainsi comme très ouvert.

\*

*Synthèse établie par Michel Savy et Christine Aubriot à partir des contributions de : Catharina Horn (Allemagne), Michel Beuthe (Belgique), Rafael Giménez Capdevila (Espagne), Antoine Beyer (France), Séraphin Kapros (Grèce), Sergio Bologna (Italie), Didier van de Velde (Pays-Bas) Jan Burnewicz (Pologne), Bertil Carstam (Suède), Tristan Chevroulet (Suisse).*

### Récapitulation des thèmes traités dans le bulletin Transports/Europe

- n°1 (mars 2000) : Constitution et finalités de l'Observatoire. Événements marquants dans le domaine des transports dans les pays européens
- n°2 (décembre 2000) : Les autorités organisatrices des transports de personnes dans les agglomérations
- n°3 (juin 2001) : Le fret ferroviaire
- n°4 (octobre 2001) : Événements marquants en 2001. Les charges fiscales et sociales dans le transport routier de marchandises en Europe
- n°5 (février 2002) : Transport et environnement
- n°6 (juillet 2002) : Travaux de prospective
- n°7 (décembre 2002) : Événements marquants en 2002
- n°8 (mai 2003) : Délocalisation des entreprises de transport
- n°9 (octobre 2003) : Le transport maritime
- n°10 (décembre 2003) : Événements marquants en 2003
- n°11 (mai 2004) : Restructurations des entreprises de transport
- n°12 (septembre 2004) : Événements marquants en 2004
- n°13 et 14 (avril 2005) : Le transport intermodal en Europe
- n°15 (septembre 2005) : Événements marquants en 2005
- n°16 (janvier 2006) : Les stratégies aéroportuaires
- n°17 (juin 2006) : Dialogue social en Europe
- n°18 (novembre 2006) : Événements marquants en 2006
- n°19 (mai 2007) : Les opérateurs de transport urbain et interurbain de voyageurs
- n°20 (octobre 2007) : Événements marquants en 2007
- n°21 (février 2008) : Mobilité et effet de serre
- n°22 (septembre 2008) : L'emploi dans les transports en Europe
- n°23 (janvier 2009) : Événements marquants en 2008
- n°24 et 25 (novembre 2009) : La logistique en Europe. Les nouveaux opérateurs de fret ferroviaire

Le bulletin Transports/Europe est accessible, en version française et en version anglaise, sur le site Internet du CNT. Les Dossiers de l'Observatoire sont également téléchargeables - rubrique « Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe ».

- Données de base du transport terrestre de marchandises en Europe occidentale (T/E n°1)
- Transport de voyageurs en Europe occidentale (T/E 2)
- Transport maritime de marchandises en Europe (T/E 3)
- Sécurité dans les transports terrestres en Europe (T/E 5)
- Les infrastructures de transport terrestre en Europe : évolution et densité des réseaux (T/E n°6)
- Le transport terrestre de marchandises dans les PECO (T/E n°7)
- Transport terrestre de voyageurs dans les PECO (T/E 9)
- Transport aérien de passagers en Europe (T/E n°11)
- Les entreprises de transport routier de marchandises en Europe en 2002 (T/E n°12)
- Transport intermodal en Europe (T/E n°13 et 14)
- Le transport terrestre de marchandises en Europe : de l'UE des 15 à l'UE à 25 (T/E n°18)
- L'emploi dans les transports en Europe : données de cadrage (T/E n°22)
- Le transport de marchandises par voies navigables en Europe (T/E n°23)

### Questions clefs pour le transport en Europe

Les sujets plus largement développés dans l'ouvrage collectif, *Questions clefs pour le transport en Europe*, publié par la documentation française en 2009 couvrent les transports routiers, les transports ferrés, les aéroports, la logistique, le transport intermodal et abordent des questions plus politiques telles que les rôles respectifs de l'État et du marché, le service public, l'élargissement de l'union européenne ou des préoccupations comme la sécurité et l'environnement. Une synthèse transversale, une note méthodologique sur la comparaison des systèmes de transport et une présentation du développement de la politique commune de l'Union européenne complètent la liste des thèmes retenus pour saisir le fonctionnement et les enjeux de l'Europe des transports et de son évolution.

**CNT**  
**Observatoire des Politiques et des Stratégies de transport en Europe**

Arche Paroi Nord  
92055 La Défense Cedex (France)  
Téléphone : 01 40 81 86 70  
Télécopie : 01 40 81 86 75  
Internet : [www.cnt.fr](http://www.cnt.fr)  
ISSN n° 1620-2775

Directeur de la publication : *Michel Savy*  
Rédactrice en chef : *Christine Aubriot*  
Impression : *CNT*