



## Peut-on parler de logistique ferroviaire ?

### Quelle intégration du Ferroviaire dans le schéma logistique de la supply chain ?

#### Résumé de la conférence :

*A l'heure du développement durable, de plus en plus de chargeurs optent pour des modes alternatifs à la route. Le ferroviaire offre la possibilité de distribuer les marchandises sur un modèle économiquement et écologiquement acceptable. Avec, en toile de fond, la nécessité de disposer d'infrastructures suffisamment modernisées et de prestations suffisamment souples pour apporter de la réactivité à la supply chain. Comment le transport de marchandises par rail s'inscrit-il dans les nouveaux schémas logistiques de l'industrie et de la grande distribution ? Quelle est sa pertinence technique et financière ? Quelles sont les offres des opérateurs ? Au programme : les témoignages de Veolia Cargo, de VFLI, de Veolog, Wincanton et Eurorail.*

#### Intervenants :

**Marc BIZIEN**  
France

Directeur Général de VEOLIA Cargo

**Emmanuel DELACHAMBRE**

Directeur Général de VFLI

**Hervé de TREGLODE**

Directeur Général adjoint de RFF

**Eric DEBRAUWERE**

Directeur Général d'Eurorail

**André LABATUT**

Directeur Général de Veolog

**Fernand RIPPINGER**

Directeur Général CFL Cargo

**Egbert MAAGD**

Directeur général Europe WINCANTON

#### Animateur :

**Catherine FOURNIER**  
*Magazine*

Rédactrice en chef de *Logistiques*

**Catherine FOURNIER**

Le ferroviaire est amené à prendre de plus en plus d'importance dans le flux de marchandises sous l'effet, notamment, du Grenelle de l'Environnement. Pour autant, existe-il vraiment une logistique ferroviaire à forte valeur ajoutée ?



Pour commencer notre débat, présentons quelques-uns des principaux acteurs du secteur.

### **Marc BIZIEN**

Veolia Cargo a été le premier acteur à faire circuler un train de fret après l'ouverture du marché en 2005 et constitue aujourd'hui le premier acteur ferroviaire indépendant.

### **Fernand RIPPINGER**

CFL Cargo résulte d'une fusion entre Arcelor Mittal et CFL. Nous avons développé des activités d'opérateur régional et longue distance. Nous bénéficions d'une position stratégique au cœur de l'Europe.

### **Eric DEBRAUWERE**

Eurorail est une société totalement indépendante, commissionnaire de transport ferroviaire.

### **André LABATUT**

Veolog est une PME de transport et de logistique, forte d'un chiffre d'affaires de 35 millions d'euros. Nous nous intéressons actuellement au ferroviaire pour répondre à la préoccupation de nos clients de faire appel à un mode de transport respectueux de l'environnement.

### **Egbert MAAGD**

Wincanton est un groupe anglais de transport intermodal employant 30 000 personnes pour un chiffre d'affaires de 3 milliard d'euros. Nous sommes notamment actifs en Allemagne, au Benelux, en Suisse et à l'Est et au Nord de la France.

### **Hervé de TREGLODE**

RFF est le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire française, qui représente 30 000 kilomètres de ligne. Notre établissement est chargé de vendre les sillons de circulation et d'entretenir les réseaux.

### **Catherine FOURNIER**

Comment percevez-vous les uns et les autres les mutations survenues dans le fret ferroviaire au cours des dernières années ?

### **Marc BIZIEN**

L'image vieillotte du fret ferroviaire me paraît très décalée par rapport à la réalité actuelle. Tous les acteurs s'efforcent aujourd'hui de faire sauter les freins qui nuisent au dynamisme du secteur. Notre organisation se concentre en permanence vers une démarche clientèle performante. 95 % de nos trains arrivent ainsi à l'heure, avec une marge de 30 minutes. Le respect des horaires permet d'effectuer un important travail sur la fiabilité logistique de nos



organisations. Par ailleurs, les vitesses moyennes de circulation ne cessent de gagner en performance. J'ajoute que les nouveaux entrants représentent aujourd'hui 10 % des parts de marché, ce qui confère à l'ensemble du secteur un nouveau dynamisme.

### **Fernand RIPPINGER**

La sidérurgie a toujours fait appel au transport ferroviaire. L'efficacité et le coût de ce mode de transport a beaucoup évolué au cours des dernières années pour rejoindre les performances du transport routier. L'arrivée des nouveaux entrants a beaucoup fait évoluer ce mode de transport, qui ne cesse de gagner en compétitivité.

### **Eric DEBRAUWERE**

Selon moi, deux facteurs ont considérablement modifié le mode ferroviaire : la libéralisation et la compétition qui en découle, auxquels s'ajoutent les plans de rationalisation menés par l'ensemble des acteurs historiques.

### **André LABATUT**

Pour ma part, je pense que l'évolution actuelle est irréversible, mais si le transport routier, qui assure aujourd'hui 95 % du transport des marchandises, continuera de dominer le marché. Ce sujet est pris de plus en plus au sérieux par les opérateurs et les logisticiens. Malgré le manque de compétences avéré de la SNCF dans ce domaine, nous devons imaginer dès à présent le retour du fer sur le devant de la scène.

### **Catherine FOURNIER**

Le ferroviaire permet-il de se différencier des autres opérateurs ?

### **Egbert MAAGD**

Le transport ferroviaire intervient en complément des autres modes de transport, même si pour beaucoup de clients, la route reste la référence.

### **Catherine FOURNIER**

L'entrée des nouveaux opérateurs oblige-t-elle RFF à s'ouvrir à d'autres interlocuteurs et à faire évoluer son organisation ?

### **Hervé de TREGLODE**

Il est certain que l'ouverture à la concurrence représente pour nous une véritable révolution et nous incite à revoir en profondeur nos modes de fonctionnement. Par exemple, l'idée de faire circuler durant la nuit du fret sur des lignes à grande vitesse ne devient plus totalement absurde.



### **Catherine FOURNIER**

Comment ouvrir aujourd'hui une supply chain ferroviaire qui soit réellement pertinente pour les clients ?

### **Eric DEBRAUWERE**

Je pense que la massification et la mutualisation des flux peut constituer une réelle avancée dans ce domaine.

### **Fernand RIPPINGER**

L'important pour les clients est de ne pas perdre de temps. Les gros chargeurs disposent d'usines de fabrication un peu partout en Europe. Ils doivent donc pouvoir faire appel à des opérateurs européens capables de passer les frontières. Beaucoup de progrès me paraissent encore devoir être accomplis dans ce domaine, tant il est vrai que les réseaux ferroviaires internationaux manquent d'homogénéité. L'Europe ferroviaire n'existe pas encore !

### **Catherine FOURNIER**

Pensez-vous qu'il soit possible que certains industriels décident de mutualiser le transport ferroviaire de leurs marchandises, tout en restant concurrents ?

### **Fernand RIPPINGER**

Cela reste évidemment concevable, mais supposerait que les matières premières puissent toutes partir du même endroit. La mutualisation me paraît plus facile à réaliser par un pur logisticien plutôt que par un industriel.

### **André LABATUT**

Nous menons aujourd'hui des opérations de massification des transports avec la SNCF, ce qui a permis de sortir de la route près de 1 800 camions par an.

### **Egbert MAAGD**

Je pense que les logisticiens peuvent effectivement contribuer à développer le rail.

### **Catherine FOURNIER**

Ne pensez-vous pas que le ferroviaire n'a pas un rôle à jouer auprès des ports ?

### **Marc BIZIEN**

Il est évident que le fer a un rôle fondamental à jouer dans le développement portuaire. Il suffit de constater le dynamisme du port d'Hambourg pour s'en convaincre. Je pense que les ports, mais également les armateurs, devraient saisir l'opportunité du renouveau du fret ferroviaire pour développer leur activité.



## **Catherine FOURNIER**

Le fait d'être un opérateur privé vous confère-t-il un avantage ?

## **Marc BIZIEN**

Il est vrai qu'en tout qu'opérateur privé, nous ne sommes soumis à aucune logique nationale d'aménagement du territoire. Cela nous permet d'être à la fois un opérateur de grande distance et de proximité. Pour autant, il est indispensable que les différentes réglementations se simplifient et s'harmonisent au niveau européen pour que le ferroviaire puisse se développer.

## **Catherine FOURNIER**

Comment RFF calcule-t-il ses prix ? Quels efforts pouvez-vous faire pour être attractifs dans ce domaine ?

## **Hervé de TREGLODE**

L'essentiel de nos recettes sont constituées par les péages, qui représentent 3 milliards d'euros annuel. Or le coût d'entretien des réseaux atteint 6 milliard d'euros annuels, soit le double de nos recettes. Le contribuable et les banques sont donc mis à contribution, tandis que les industriels ne paient que 200 millions d'euros chaque année pour utiliser nos sillons. Le coût du péage en France est en effet l'un des plus bas d'Europe. Nous avons donc décidé de remonter le niveau des coûts marginaux du péage. La différence de prix sera entièrement compensée par l'Etat, soit un surcoût de 300 millions d'euros à la charge de l'Etat. Ce dernier a indiqué que le montant de son aide serait évolutif en fonction de l'amélioration de la qualité de l'offre. Nous sommes ainsi en train de mettre au point des indicateurs d'évaluation de la qualité. En tant que responsable de l'entretien des sillons, RFF entend également renforcer ses capacités d'anticipation, afin de répondre au mieux aux besoins des clients. Nous avons d'ailleurs lancé l'idée de plateaux communs de concertation.

## **Marc BIZIEN**

Nous restons pour autant très inquiets car le coût des sillons sera multiplié par 3,5 à l'horizon 2010. Or nous manquerons aujourd'hui de visibilité, ce qui rend très difficile l'élaboration d'un modèle économique pertinent. L'instabilité actuelle de la situation doit impérativement être résolue. Je m'adresse à RFF comme à son actionnaire principal, en l'occurrence l'Etat, pour les inciter à accepter de prendre à leur compte une plus grande partie de l'augmentation des coûts pour permettre à ce mode de transport de se développer. Il me paraît fondamental que les problèmes de qualité, de délai et de coûts soient réglés aussi rapidement que possible, d'autant que le ferroviaire peut devenir très rapidement compétitif.

## **Fernand RIPPINGER**

L'attribution des sillons répond plus aujourd'hui à un modèle adapté aux besoins des voyageurs qu'à ceux des industriels, qui ont besoin d'une plus grande réactivité. J'ajoute que



les modalités d'attribution des certificats de sécurité viennent également compliquer les choses. A cet égard, comme à d'autres, les Allemands ont par exemple une véritable avance par rapport aux Français. Je note néanmoins que des progrès importants ont été faits au cours des dernières années.

### **Eric DEBRAUWERE**

Je regrette quant à moi que des ambitions de solutions puissent être totalement occultés par une volonté de rentabilité immédiate.

### **Hervé de TREGLODE**

Comme je vous l'ai dit, le péage appliqué en 2010 sera équivalent à celui de 2009. Nous nous situons déjà à l'un des niveaux les plus bas d'Europe. Le problème ne réside pas tant dans le coût du péage que dans l'efficacité des sillons, qui doivent continuer à gagner en qualité et réactivité.

### **Catherine FOURNIER**

Pour finir, que pensez-vous de l'avenir du ferroviaire ? Avons-nous des raisons d'être optimistes ?

### **Egbert MAAGD**

L'exemple allemand permet effectivement d'être optimiste et laisse penser que le rail va continuer à se développer.

### **Hervé de TREGLODE**

Le déclin du fret ferroviaire en France, qui s'est encore aggravé avec la crise économique, n'est évidemment pas encourageant. Pour autant, l'ouverture à la concurrence constitue une réelle raison de faire preuve d'optimisme au regard de l'attente qu'elle provoque auprès des différents acteurs du marché. J'ajoute que nous disposons aujourd'hui des crédits nécessaires pour rénover notre réseau, même s'il sera difficile de coordonner ces travaux avec la circulation des trains.

### **Marc BIZIEN**

Nous avons lancé récemment une association d'entreprises dont l'objet est de favoriser le développement de l'activité ferroviaire. Plusieurs entreprises souhaitent nous rejoindre pour mener une action de lobbying efficace. Il existe donc des raisons d'espérer, d'autant que le fret ferroviaire a connu 16 % de croissance entre 2003 et 2007 au niveau européen. Il me paraît donc fondamental de continuer à travailler sur l'interopérabilité des réseaux. La question du coût des sillons n'en reste pas moins fondamentale et suppose que les pouvoirs publics consentent à un effort important sur le sujet.