

# Les Entreprises de fret ferroviaire en mouvement

L'année 2012 a été une année de transition et de consolidation pour les opérateurs de fret ferroviaire majeurs en France. Le ferroviaire demande une vue à long terme. C'est pour cette raison que les effets de l'ouverture du marché du fret n'ont pas été immédiatement perceptibles. Ils se sont d'autant fait attendre que la SNCF, entreprise nationale historique disposait de la connaissance du terrain et du soutien discret mais permanent de son actionnaire, l'Etat, qui avait auparavant essayé de recapitaliser l'activité. Le trafic a représenté en 2004 environ 46 milliards de tonnes-kilomètres pour une part de marché estimée à 13 %. Pour cette année prise en référence, fret SNCF a enregistré une perte de près de 400 millions d'euros. Un plan de recapitalisation, d'un montant de 1,5 milliard d'euros sur trois ans, a du être engagé en 2005 avec l'accord de la Commission européenne. L'Etat français a reçu l'autorisation d'injecter 800 millions tandis que l'entreprise de son coté a financé le solde restant de 700 millions. En contrepartie, les conditions posées par la Commission reposent sur l'ouverture effective du marché du fret à la concurrence, conditions déjà en vigueur depuis le 30 Mars 2006. La crise économique n'aidant pas, Fret SNCF est resté un gouffre financier. Son trafic s'est rétracté et ne représente plus aujourd'hui que la moitié des tonnages 2004. Malgré les manœuvres qui ont conduit à une condamnation de la SNCF en 2012 pour entrave à la concurrence : **« L'Autorité de la concurrence dans sa décision rendue publique le 18 décembre 2012 a condamné la SNCF à hauteur de 60,9 millions d'euros pour avoir mis en œuvre "plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du transport ferroviaire de marchandises" »**. Stratégies inefficaces car Fret SNCF continue à cumuler des pertes annuelles et doit se résoudre en dernier ressort à des sauvegardes de clientèles transférées en particulier vers VFLI. Les flux financiers et de charges lors de ces transferts sont assez opaques et présentent en 2012 VFLI comme légèrement bénéficiaire pour la deuxième année consécutive. Ce résultat démontrerait que le fret peut être rentable même à la SNCF. **Cependant en rapprochant le résultat de VFLI et celui de FRET SNCF, l'activité fret ferroviaire reste dans le rouge malgré une activité infrastructure induisant un apport de trafic significatif, activité protégée et isolée de toutes concurrences.**



Pendant cette période de transition, tous les opérateurs ferroviaires d'envergure nationale et disposant d'une visibilité à long terme ont peaufiné leur stratégie. Une montée en puissance des investissements a été réalisée et **les choix retenus pour les matériels de traction lourds montrent que le marché s'est accordé à servir les clients à gros tonnages et à volumes suffisants pour assurer des trafics réguliers.** L'orientation vers des locomotives CC à six essieux moteurs confirme la pertinence du choix initial d'Euro Cargo Rail (ECR) avec ses locomotives Class 66 et 77 qui a été suivi par Europorte avec un matériel CC également du type Euro 4000. **VFLI, entreprise du groupe SNCF qui a trouvé sa rentabilité est obligée de suivre ces deux entreprises jusqu'à entrer en parc ces deux mêmes types de locomotives. Ce revirement de position qui sanctionne les investissements inutiles de la SNCF dans des engins de moyenne puissance montre aussi le tournant pris par VFLI. Cette entreprise qui était dédiée à l'exploitation de trafics modestes sur des réseaux locaux et industriels, désavoue complètement le concept OFP pour accrocher les trafics qui génèrent une rentabilité aux majors que sont Europorte et ECR. VFLI subit donc les entrants.** Cette phase de rattrapage des équipements réalisée par l'ensemble des entreprises a entraîné un recrutement exigeant de grosses charges en formation de personnels. Cette étape a été franchie en 2011 par ECR et lui permet dès 2012 d'accrocher un résultat positif. Cette stabilisation du marché avec **mise en évidence de vrais coûts de production profite pleinement aux chargeurs** qui ont enfin retrouvé une offre concurrentielle dans le transport ferroviaire. Les gros tonnages semblent avoir bénéficié de la libéralisation et **le fret ferroviaire s'en retrouve sécurisé car aucun des acteurs ferroviaires n'est désormais indispensable sur le marché.**



Intermodalite.com © Mai 2013