

13 - LES OPPOX EN SESSION DE RATTRAPAGE.

Posté le : 04/03/2008

Par: R & G. Claraco

Catégorie :

C'est volontairement qu'ils se sont mis la pression. (La vie du rail international du 20 Février 2008)



Si la démarche pour la mise en place d'opérateurs de proximité reste intéressante, il semblerait que la vision de cette nouvelle structure stratégique souhaitée par Proxirail se heurte aux réalités d'un marché concurrentiel fret. Les remèdes utilisés pour les TER ne sont en effet pas applicables au fret.

En effet, le transfert du service ferroviaire voyageur a obligé les Régions à prendre en charge la facturation d'exploitation des TER afin de garantir la continuité du service public sous traité à la SNCF (loi du 1er Janvier 2002 donnant aux Régions le statut d'autorité organisatrice des transports ferroviaires).

Situation rendue possible grâce à la position monopolistique détenue par la SNCF pour le transport ferroviaire de voyageurs en France et cela encore pour de nombreuses années.

Il n'en va pas de même en ce qui concerne le fret ferroviaire qui aujourd'hui est ouvert à la concurrence et se voit règlementé par la seule vérité du Marché.

Pour ces nouveaux OPérateurs de PROXimité, baptisés OPPOX nous restons stupéfaits en lisant que le retard rencontré pour la mise en place de l'OPPOX Centre n'est pas en définitive un retard puisque l'annonce initiale du démarrage à 6 mois de cette OPPOX n'était qu'une mise sous pression volontaire décidée par les instigateurs.

Restons sérieux. Les entreprises lésées et mises sous pression par l'arrêt des dessertes SNCF, telles que le wagon isolé et certains trafics plus massifs parce qu'elle ne les jugeait plus de son intérêt, ne sont sûrement pas d'humeur à se satisfaire d'effets d'annonces.

Communiquer sur les OPPOX en les présentant comme l'ultime alternative pouvait tempérer ces colères justifiées de la part de clients désespérés. Cette farce pourrait être assimilée à une stratégie retardant la libéralisation du marché en occupant le terrain pour retarder la venue opportune d'opérateurs ferroviaires concurrents qui eux n'ont souvent besoin de personne.

Car contrairement au défaitisme décrit dans l'article de la vie du rail international, disant que Proxirail reste la dernière alternative ferroviaire avant les toutes routes, il faut savoir que des opérateurs de proximité existent déjà et savoir aussi que si le réseau ferroviaire le permettait, les opérateurs déjà installés seraient en mesure de traiter une grande partie du fret abandonné solutionnant du même coup les problèmes de transport des clients laissés pour compte.

Cette manœuvre grossière dans un même temps est couplée à des contraintes de circulation entravant la circulation d'engins moteurs des compagnies concurrentes.

C'est le cas des CLASS66. Or ces normes sont bien issues de référentiels SNCF d'un autre temps, SNCF qui est bien encore elle-même le gestionnaire d'infrastructures délégué par RFF aux termes de la loi.

De plus la SNCF qui a choisi quelles voies entretenir ou laisser mourir en fonction de son intérêt d'entreprise est encore une fois présente dans l'expérimentation des OPPROX.

En effet détenant les moyens de traction, des wagons et des moyens humains, elle propose de les mettre à disposition de l'OPPROX, ou plutôt de les facturer à leur prix de revient.

Pour le peu, la SNCF cavalière offre même de prêter son habilitation réglementaire au nouvel opérateur. Enfin qui détient les plus gros parcs de wagons de fret en Europe ?

Encore la SNCF qui abandonne le fret et détruit ses wagons. Plus grave, elle retarde l'entrée des concurrents en accordant ses faveurs de loueur de wagons avec des contraintes fortes.

En effet pour ses clients elle intègre la fourniture de wagons dans sa prestation globale, alors que pour ce même client, les tarifs de location seraient divergents du coût réel d'usage s'il s'avise à confier les tractions à la concurrence.

Les nouvelles entreprises ferroviaires ont bien réagi puisque les constructeurs de référence sont sauvés de la faillite par d'énormes commandes de wagons neufs. Ce nouveau délai montre la limite dans le temps des pressions exercées.

Alors dans tout cela, l'OPPROX est-elle encore indépendante de la SNCF ?

Et c'est bien le problème car aujourd'hui, pour qu'une offre concurrentielle voit le jour et se présente comme une alternative fiable pour les clients du fret ferroviaire elle doit être indépendante, donc rentable, et offrir un service compétitif sur le marché du fret ferroviaire.

Pourtant, pourquoi l'OPPROX Centre de référence, baptisée PROXIRAIL, a tant de mal à se mettre en place?

Dans Proxirail, composé de six membres fondateurs associés, tous les acteurs nécessaires à un démarrage très rapide d'une OPPROX sont présents. Cela donnait une crédibilité à la faisabilité annoncée du démarrage en 6 mois. Les chargeurs sont présents, les financiers sont là et l'opérateur ferroviaire historique, la SNCF, aussi.

A l'évidence il faut maintenant inviter les routiers. D'ici le 30 Juin 2008 la structure s'ouvre donc à des entreprises de transport routier telles que GEODIS ou Norbert Dentressangle. La réticence de leurs analystes financiers, hypothèque encore la crédibilité économique au projet.

La présence des routiers a pour conséquence d'agrandir encore le tour de table et renforce en même temps le sentiment d'une négociation complexifiée au sein de Proxirail.

Il semblerait, ce qui était tout à fait prévisible, que les objectifs de chargeurs privés et leur connaissance du marché logistique du fret par rapport aux coûts de transport ne soient pas en accord avec le savoir faire de la SNCF qui est incontournable dans le jeu des obligations dont elle a établi les règles.

Ce contexte qui serait un faire valoir des besoins de facturation de prestations SNCF en les rendant indépendantes du marché, dans un contexte qu'elle souhaiterait sûrement similaire aux TER en transport de voyageurs. Cela lui permettrait de se délester de personnels et de matériels en les facturant à prix coûtant. Dans ce cadre Proxirail risque de se retrouver "hors jeu" dans un contexte de marché déréglementé.

Il faudra bien qu'un jour la SNCF se rende à l'évidence et décide enfin d'arrêter de jouer aux vases communicants, pour trouver elle même ce qui ne va plus dans son entreprise et le régler en interne sans avoir à en faire

subir les conséquences à tous les chargeurs contraints.

Alors comme le laissait penser « La Vie du Rail International », avant de constituer une cellule nationale d'assistance à l'ouverture des OPPROX en France, peut être doit on commencer par le début et proposer à PROXIRAIL elle-même de se faire conseiller. Conseils simples et ordinaires que peuvent lui fournir ceux qui, sans bruit, continuent à faire fonctionner les dessertes de proximités en France celles-là mêmes que PROXIRAIL semble découvrir. Je citerai simplement : AGRIVAP, RDT13 et LES CHEMINS DE FER DE L'HERAULT.