

L'Europe impose une agilité stratégique aux transporteurs

En catalysant une polyvalence modale, les décisions de normalisation prises par la gouvernance de l'Union Européenne ont gommé les spécificités de chaque mode de transport. Dès lors, il devient superflu de protéger l'ouverture à la concurrence nationale de l'un des modes. Le durcissement ferroviaire national aboutit simplement au renforcement des modes alternatifs. La démarche protectionniste visant à défendre le ferroviaire national par une restriction d'accès au réseau a eu pour conséquence de rabattre le Fret ferroviaire global vers le mode concurrentiel routier. Ces réactions transposées aux services de voyageurs pourraient avoir les mêmes conséquences. La solution équilibrante aurait dû au contraire encourager les améliorations de productivité ferroviaire pour que ses services Européens puissent retrouver les niveaux de compétitivité exigés par la mondialisation. Cette réalité entretient deux conceptions qui sont opposées. L'une privilégiant la concurrence normalisée dans un contexte compétitif, l'autre justifiant toujours au travers des notions du service public une gestion intégrant profondément l'Etat. De ne pas avoir décrypté à temps la tendance Européenne a conduit l'Etat dans certains pays, à utiliser l'outil ferroviaire national comme un levier permettant d'alimenter BTP et industrie ferroviaire ou alors d'user de l'exploitant sous la forme d'un amortisseur social en garantie de l'emploi. La SNCF appelée à soutenir l'économie se propose toujours dans ce cadre comme solution politique face à de nombreux plans sociaux. Elle s'est engagée par exemple, à créer des emplois pour des personnels rendus disponibles chez PSA. Ce périmètre opaque, qui pourrait apporter confusion entre Etat et SNCF, est en train de montrer ses limites dans le secteur des transports. En fret, ces lourdeurs plombent le groupe SNCF et sa branche GEODIS car le glissement de clientèle vers le mode routier oblige GEODIS à rivaliser de compétitivité dans un monde routier impitoyable où l'Europe recèle des leaders dont certains sont Français et qui usent de toutes les latitudes réglementaires et sociales. Dès lors la compétitivité de GEODIS a déjà montré un certain décalage dans les résultats 2012. La compétitivité de GEODIS ne peut plus contribuer à refinancer des excès que doit supporter la SNCF. Pire, les budgets de l'état étant contraints et l'Europe veillant à une affectation lisible des flux financiers au sein de groupes tels que la SNCF, GEODIS peut certes bénéficier de glissement de parts ferroviaires vers son service. Ce faisant, elle remet en jeu ses volumes sur le marché. L'Europe sur ces schémas est bien parvenue à obliger le fer à devenir compétitif pour survivre et à aussi normaliser le routier. Aujourd'hui GEODIS pour survivre n'a d'autre choix que d'atteindre le niveau de ses concurrents du transport routier et de la logistique, oubliant toutes possibilités de consolider le Groupe SNCF. Quant à la part ferroviaire de Fret SNCF-Géodis, les surcoûts structurels de l'outil semblent déjà avoir compromis irrémédiablement la situation.



La pénurie budgétaire devrait conduire les politiques à ajuster leur discours d'intérêt pour leur territoire à la réalité des marchés et ainsi adopter une gestion beaucoup plus proche des contraintes économiques. Ces restrictions de ressources vont obliger la SNCF à comprendre que survivre à la concurrence ne se décrète pas. **C'est la finesse du métier qui permet de maîtriser les risques et d'animer des stratégies agiles à la hauteur des enjeux. De plus il serait incohérent de financer un géant sans retour fiscal sur un marché où les transporteurs imposables contribuent, eux, aux recettes fiscales.**

Dans le fret, la bataille est engagée et bénéficiera certainement aux majors concentrés sur leur cœur de métier. Pour Géodis qui a déjà montré cette année un recul dans la capitalisation de profits pour le groupe SNCF, l'heure est à trouver une compétitivité appuyée pour se sauver.



Pour le fret ferroviaire SNCF, la partie est déjà engagée avec un handicap trop important. Compenser des lourdeurs issues de missions nationales autres que le ferroviaire enlève toute agilité stratégique au Groupe SNCF. VFLI qui est une autre branche SNCF du fret ferroviaire ne peut afficher un résultat positif insolent que parce qu'il dispose encore de moyens démesurés de la maison mère. VFLI semble être une structure résidente vers laquelle glissent des niches de rentabilité. Créer ce centre de profit n'est qu'une mesure de gestion pour sécuriser une clientèle. Le Groupe SNCF est déjà engagé dans sa survie. Les abandons spectaculaires de SERNAM, SEAFRANCE et NOVATRANS sont révélateurs. **La survie de la SNCF passe désormais par des choix qui semblent être dictés par une restructuration profonde du groupe. Les activités commerciales de la SNCF doivent s'écarter de l'Etat.**

Pour ces mêmes raisons structurelles, le concept ferroviaire voyageur est déjà plombé. La mise en œuvre de services routiers qu'il s'agisse de réseaux urbains et interurbains au travers de Kéolis ou bien le concept grande lignes iDbus ou bien encore le TGV OUIGO montrent les hésitations sur la feuille de route. La croissance à l'étranger ne semble pas pouvoir être une planche de salut. Prétendre candidater aux transports ferroviaires régionaux à Barcelone ou encore prétendre exploiter des services TGV sur Barcelone - Madrid pour éponger les excédents de matériels ayant soutenu la construction ferroviaire en France semble un plan très hasardeux. **Il semble donc naturel pour justifier de budgets récurrents de l'Etat et des Collectivités, que la SNCF s'emploie à se regrouper avec RFF afin de stabiliser un cœur de métier sur une mission d'Etat qui serait la gestion et l'entretien du réseau.** Le challenge est d'importance. **La France devra toutefois participer à abonder la stabilisation financière de cette réorganisation.** Pour cela un point de situation est nécessaire. L'Europe par sa constance a fini par imposer une situation incontournable qu'il ne peut plus être manipulée.

