

FRET : Comprendre la gestion des wagons peut donner des solutions

	Nb 2009	Commentaires
Groupe SNCF		
SNCF	17 500	(46 400 en 2000)
Ermewa	60 000	
France Wagons	≈45 000	
SGW	5 600	wagons de grande capacité
CTC*	3 600	wagons à boggies pour céréales
DB Schenker Rail**		
VTG	50 000	
NACCO	9 000	
TOUAX	7 531	
Millet	3 500	

* Chiffres 2006

Le tableau ci-dessus montre le poids des différents loueurs de wagons qui mettent en exergue deux politiques. La première consiste à gérer un parc intégré à l'entreprise ferroviaire, c'est ce que fait DB Schenker. La seconde est d'isoler le parc en centre de profit indépendant, c'est la voie suivie par le Groupe SNCF. Il est à noter que TOUAX, dernière entreprise à s'installer, n'y est parvenu qu'avec l'aide de la SNCF qui lui a vendu le parc wagons de CNC Transports/Naviland, actif ainsi valorisé en liquidité pour ensuite le lui relouer.

Dans ces domaines concernant la gestion des wagons, la stratégie de la SNCF n'est que financière. Son hypothèse de départ tient au fait que malgré son désengagement en fret ferroviaire, elle resterait incontournable en tant que loueur de wagons. Cette réflexion initiée par le responsable de SNCF Participation, Armand Toubol, s'appuyait sur un constat : la construction de wagons nécessitant des délais était très compliquée et de faible visibilité mais, en disposant d'un tel parc, ERMEWA, devenait un passage obligatoire, et contrôlerait le marché. Cette sécurité permettait un jeu de refinancement sur un parc dont l'âge moyen frisait déjà les 35 ans tout en gelant les investissements au dessous du niveau minimal de régénération de l'outil. Cette stratégie trop intellectuelle n'a pas donné raison à la SNCF qui voit plusieurs milliers de wagons sans affectation et n'a pas de capacité financière pour accéder aux nouvelles avancées technologiques des parcs récents.

Aujourd'hui le marché dispose de deux offres bien marquées :

- 1- DB Schenker et d'autres entreprises de référence comme Trenitalia ou encore SNCB qui disposent d'un parc intégré, peuvent offrir un prix de transport global qui affine le tarif en fonction des charges réelles des wagons fournis. Les wagons anciens et amortis faisant l'objet d'un coût réduit et les wagons neufs apportant un saut technologique sont facturés au prix marché. Cette politique est couplée à une gestion qui maintient le parc disponible sans délai.
- 2- ERMEWA ou d'autres loueurs fournissent des wagons en location courte ou longue durée au prix journalier du marché. Mais ERMEWA, contrairement à VTG ou NACCO qui a fait un effort de renouvellement justifiant leur positionnement tarifaire, demande des délais de mise à niveau et donc mises à disposition trop importants pour un tarif souvent inadapté à la vétusté des wagons proposés.



Le groupe genevois Ermewa, spécialisé dans la location de wagons et de conteneurs-citernes, après un portage financier de 5 années organisé par SNCF Participations, est passé le 2 février 2010 à 100% sous contrôle du groupe français SNCF. Ces parts valorisées à « 250 Millions » 5 ans plus tôt ont été reprises à cet intermédiaire porteur provisoire pour 500 M€ environs. La SNCF qui détenait déjà 49,6%, a intégré ERMEWA à la division SNCF Géodis qui a reçu l'aval de la Commission européenne. Depuis, la fusion avec France Wagon SNCF en a fait un géant Européen



Grâce à une offre complète, à la facilité de mobiliser rapidement des wagons au cout réel d'utilisation ainsi que par la souplesse offerte aux chargeurs, de nombreux trafics sont repris par les nouveaux entrants. Ajoutons à cela une productivité supérieure apportée par des matériels neufs.

La SNCF avec sa gestion par activité impose à ERMEWA une gestion déconnectée des offres de transport globales. Elle charge financièrement Fret SNCF par une location de wagons, lui imposant une prix de location élevé pour un parc désuet. Cette situation n'est pas réactive pour que FRET SNCF puisse répondre à ses clients. Plutôt que de laisser des milliers de wagons à l'abandon, il semble cohérent de remettre une partie du parc en ordre et d'offrir aux clients fret une mise à disposition plus proche de leurs attentes. **Engager préalablement les clients sur de la location longue durée de matériel en fin de cycle ne permet pas de relancer le fret SNCF. De tels moyens figés sont une faute grave qui engage l'avenir national du ferroviaire.** Le rôle de la SNCF, entreprise d'Etat est bien de faciliter l'accès au mode ferroviaire et non de geler des actifs désuets qu'elle valorise comme des actifs roulants. La valeur financière d'un tel parc devrait pour partie s'ajuster en ramenant sa valorisation d'utilité à une valeur proche du prix de la ferraille diminuée du coût de déconstruction dont désamiantage.