

## Fret Ferroviaire : Comprendre les acteurs



Le 7 Mars 2003 le fret international a été ouvert à la concurrence et c'est le 13 juin 2005 que Véolia a fait circuler en France le premier train de fret non SNCF. VEOLIA CARGO et EUROPORTE 2, furent les deux premières entreprises à obtenir leur licence ferroviaire. C'est le 31 Mars 2006 que le transport ferroviaire de fret intérieur a été libéralisé. Trois grandes stratégies ont justifié l'implantation des opérateurs ferroviaires qui se développent actuellement sur le réseau ferré national. La première stratégie est une volonté d'aller capter à distance des trafics qui développeront leur fond de commerce. C'est ce qui a justifié l'installation de Europorte 2, filiale d'Eurotunnel qui voulait étoffer son trafic Transmanche. Véolia Cargo souhaitait compléter ses activités. Cette stratégie de croissance a été consolidée par le rapprochement de ces deux entités aujourd'hui exploitées dans Europorte Cargo qui les regroupe. Une deuxième logique consiste à installer en France, une structure assurant des conditions d'exploitation maîtrisées depuis leur pays d'origine, pour maintenir une continuité des transports en évitant les difficultés inhérentes à la SNCF. C'est ce qu'a fait ECR qui a essayé de valoriser son quota de trains réservés dans le tunnel sous la manche par une installation sur le continent. Cette politique très lisible pour la compagnie nationale Allemande DB Schenker a permis un rachat d'ECR qui est devenu l'exécutant de la DB pour la France.

Cet accord a permis à DB de maîtriser de bout en bout les acheminements dont le transit en France et lui a ouvert le marché Britannique sur lequel ECR était déjà un acteur majeur. Enfin, troisième stratégie, Colas Rail qui est une entreprise du secteur des travaux publics, s'est installée sur le marché pour répondre essentiellement à ses propres besoins de transport ferroviaire. Cette obligation démontre que de manière récurrente, l'opérateur historique, la SNCF, ne savait pas répondre à la demande de ces clients. Ces lignes rigides de développement sont toujours ressenties chez les chargeurs. Ils disposent cependant d'offres différenciées de la part des nouveaux exploitants ferroviaires. Les trois stratégies présentées ne répondent que partiellement au marché mais sont des feuilles de route cohérentes.

Ouvert à la concurrence ferroviaire, le marché français continue à se contracter face à une concurrence routière qui a obtenu des gains de productivité intéressants. La redécouverte du maritime boosté par la mondialisation des échanges a aussi pénalisé le train. La désindustrialisation qui a fait disparaître les flux massifs et répétitifs parfaitement adaptés au mode ferroviaire ont également une lourde responsabilité dans la régression du train.

Dans un tel contexte caractérisé par un effondrement des flux industriels, la SNCF, victime de ses inerties n'a su adapter sa politique de production faute d'avoir élaboré une stratégie claire et constante. Cette situation était parfaitement prévisible pour les responsables dont l'effectif est des plus fournis en diplômés des plus hautes écoles Françaises. Les aspects techniques, économiques ou encore politiques étant parfaitement identifiés, c'est bien une indécision chronique qui a entraîné le déraillement de FRET SNCF. La peur des conséquences d'adaptation du statu ferroviaire ont paralysé la SNCF. Une récupération de trafics à la hâte par VFLI atténue le panorama et justifiera d'une présence dans le fret ferroviaire chez GEODIS SNCF.

Au milieu de ce combat de géants, ont été introduits les Opérateurs Ferroviaires de Proximité – OFP, qui sont en période d'observation en l'attente d'avoir fait leurs preuves. Ces Opérateurs Ferroviaires Précaires, sans moyens significatifs, laissent tout espérer à des clients dupes de rien. Ces clients ne peuvent abandonner les transporteurs routiers qui les ont déjà sauvés lors de la débâcle de la SNCF. Au pays où tous regardent avec émerveillement David, terrassant Goliath, avec des yeux attendris, les lois du marché sont autres. Sur ce champ de bataille, la très forte implication capitaliste sans retour immédiat d'investissement ne voit hélas au travers des OFP qu'un intermède. Les Géants du ferroviaire, vigilants aux signes du marché ne laisseront passer aucune opportunité.

