

Chute du fret ferroviaire en 2012 : Analyse

Le Commissariat au Développement Durable dans sa lettre d'Août 2013, révèle les chiffres officiels du fret ferroviaire en France pour l'année 2012.

« Le transport de fret ferroviaire recule de 4,8 % en 2012 après l'embellie de 2011 et ramène ainsi l'activité au niveau de 2009. Cette contraction touche particulièrement le transport national qui recule de 13,0 % en 2012 et revient au niveau des années 2009 et 2010. Le redressement du transport international se poursuit (+ 18,5 %) et compense partiellement le recul du transport national. Le transport combiné baisse également (- 4,9 %), mais sa part dans l'ensemble reste stable, autour de 25 %. Le transport de produits agricoles et de produits des industries extractives contribue à la détérioration de l'activité de fret ferroviaire en 2012. Le transport de marchandises dangereuses connaît également un repli en 2012 (- 5,1 %) ».

Cette synthèse des services statistiques de l'Etat ne met pas en évidence les causes de cette déroute dans laquelle seul le Groupe SNCF trébuche lourdement. L'ensemble des autres acteurs ont consolidé leurs positions et démontrent qu'ils s'orientent vers une structure d'exploitation ordinaire à rentabilités accessibles et même en croissance significative. L'international soutient le fer : + 18,5%. C'est la démonstration qu'il fallait d'urgence trouver une solution de continuité pour les entreprises ferroviaires étrangères. Les entrants ont su donner l'alternative à la défaillance de la SNCF.



Tableau 1 - Principaux résultats du transport ferroviaire de marchandises en 2012

	2009	2010	2011	2012	2012/2011
	Millions de tonnes-kilomètres				%
National	22 571	22 570	25 361	22 074	-13,0
International entrant	3 410	1 741	2 532	3 028	19,6
International sortant	3 755	3 940	4 090	4 333	5,9
Transit	2 392	1 713	2 219	3 117	40,5
Total	32 129	29 965	34 202	32 552	-4,8
<i>dont transport combiné</i>	<i>7 545</i>	<i>7 192</i>	<i>8 690</i>	<i>8 261</i>	<i>-4,9</i>
	Milliers de tonnes				%
	2009	2010	2011	2012	2012/2011
National	63 064	66 124	69 381	59 951	-13,6
International entrant	10 077	5 830	7 930	9 939	25,3
International sortant	9 897	11 138	11 750	13 142	11,8
Transit	3 087	1 953	2 728	4 506	65,2
Total	86 126	85 045	91 789	87 539	-4,6
<i>dont transport combiné</i>	<i>11 721</i>	<i>10 987</i>	<i>14 846</i>	<i>15 263</i>	<i>2,8</i>
	Milliers de trains-km				%
	2009	2010	2011	2012	2012/2011
Total	74 209	66 185	67 952	62 727	-7,7

Champ : tous les opérateurs ferroviaires qui réalisent des transports de marchandises en France.
Source : SOeS, enquête auprès des opérateurs ferroviaires / données réglementaires décret 2012-555

Tableau 2 - Le transport ferroviaire de marchandises selon la nature de marchandise

Marchandises (regroupements de divisions de NSI 2007)	Transport en millions de t-km				2012 / 2011	
	2009	2010	2011	2012	Évolution (%)	Contribution à l'évolution globale (%)
01 Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	4 048	3 353	4 512	3 525	-21,9	-2,9
02 Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	3 858	2 997	3 345	2 476	-26,0	-2,5
03 Minerais, tourbe et autres produits de l'extraction	2 254	1 806	2 410	2 368	-1,7	-0,1
04 Produits alimentaires, boissons et tabac	990	985	587	627	6,7	0,1
06 Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	990	985	587	627	6,7	0,1
13 Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	2 328	2 013	1 860	1 787	-3,9	-0,2
07 Coke et produits pétroliers raffinés	2 328	2 013	1 860	1 787	-3,9	-0,2
08 Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	2 806	2 713	2 486	2 195	-11,7	-0,9
09 Autres produits minéraux non métalliques	1 767	2 836	2 407	2 617	8,7	0,6
10 Métaux de base, produits métalliques	4 037	4 329	4 691	4 258	-9,2	-1,3
11 Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	1 168	992	1 095	1 320	20,5	0,7
12 Matériel de transport	598	594	531	442	-16,8	-0,3
14 Matières premières secondaires ; déchets	207	1 318	87	120	36,9	0,1
16 Équipement pour le transport de fret	207	1 318	87	120	36,9	0,1
18 Marchandises groupées	1 102	1 497	4 301	4 162	-3,2	-0,4
05 - 15 - 17 - 19 - 20 Autres (1)	6 967	4 534	5 887	6 655	13,0	2,2
Total	32 129	29 965	34 202	32 552	-4,8	-4,8

(1) La principale composante du regroupement « Autres » est la division 19 de la NSI 2007 qui comporte des « marchandises non identifiées et non classées par ailleurs ».
Champ : tous les opérateurs ferroviaires qui réalisent des transports de marchandises en France.
Source : SOeS, enquête auprès des opérateurs ferroviaires / données réglementaires décret 2012-555

Le transport national est en régression de 13%. Cette contreperformance du groupe SNCF est due à ses coûts de structures qu'elle ne sait plus répercuter sur ses clients. Cette évaporation de trafic influe lourdement sur les statistiques globales car la part de Géodis SNCF est encore très majoritaire sur le marché Français. Cette lourde sanction pour la SNCF résulte de l'absence de réforme significative dans l'activité fret. La SNCF n'en est pas seule responsable. Contrainte par l'Etat, la SNCF a investi démesurément dans des locomotives « Fret » afin de soutenir l'industrie ferroviaire. Il n'est pas possible aujourd'hui, d'intégrer de telles obligations sans lester le prix de vente. Il devient incohérent et oblige les chargeurs à se détourner du mode ferroviaire. Malheureusement, la baisse d'activité qui en résulte, dégrade un peu plus ce bilan par la surcharge salariale qui en découle. Face à cette situation les compagnies ferroviaires étrangères, qui historiquement sous traitaient leurs trafics à la SNCF, sont venues pour conserver leurs clients, assurer l'exploitation en France à des coûts cohérents. Fret SNCF au regard de ce constat est obligé d'abdiquer. Il ne peut que chercher des activités refuges, encore protégées, pour essayer d'assumer les obligations imposées par sa tutelle : L'Etat. Dans cet ordre d'idées, la SNCF privilégie des niches déconnectées du marché, qui semblent lui être encore réservées. Par exemple, les trains de la logistique infrastructure, qu'elle met en évidence par ses locomotives jaunes, sont un secteur qui semble organisé à son profit. Il joue un rôle d'amortisseur sur les charges générées par un parc de matériels définitivement surabondants. Perspective qui permettra des reclassements. L'autre niche plus politique, permet à la SNCF d'obtenir des aides pour des secteurs anecdotiques comme celui des autoroutes ferroviaires. Les dernières annonces ministérielles ont bien confirmé cette ligne budgétaire. Ce positionnement sur un projet complexe à technologie évoluée permet à la SNCF de conserver son prestige de leader Européen pour une technique dont elle a l'exclusivité. Ce ne sont pas les résultats de VFLI qui peuvent éviter une déroute totale. Le reste des activités fret soumis à concurrence ne devrait pas permettre à la SNCF de rivaliser avec les entreprises déjà restructurées au niveau de l'Europe.

Pendant ce temps, des chargeurs qui croient au fer poursuivent l'entretien de leurs embranchements particuliers fort peu utilisés et dont la redevance annuelle est pourtant excessive. Ceux qui le peuvent se rattachent aux offres alternatives à la SNCF. Ces nouvelles entreprises qui ont tissé des relations avec les compagnies étrangères voient bondir leur trafic grâce au transit (+65%) qui était une base de Fret SNCF. Cela leur permet de s'exprimer maintenant sur le marché domestique. Mais cette résistance à la modernisation du ferroviaire a déjà aiguillé le marché vers des solutions de substitution. Le mode routier n'en est pas obligatoirement le bénéficiaire. Lui aussi, en France rencontre de nouvelles contraintes. Le transit contourne déjà la France en Maritime à un prix très intéressant. Le mode ferroviaire en général pour reconquérir des parts, doit restaurer la confiance. Parmi les espoirs limitant l'évaporation du fret, outre les entrants, les OFP commencent à circuler. La vocation des OFP permet de répondre localement à une demande spécifique par des coûts modérés. Pour réussir à s'inscrire dans le monde du vrai ferroviaire, ils doivent encore prouver leur solidité aux premiers « gros chargeurs » qui auraient le mérite de leur faire confiance.

