



**HAL**  
open science

## Crise du fret ferroviaire : un mal “ made in France ”

Florent Laroche

► **To cite this version:**

Florent Laroche. Crise du fret ferroviaire : un mal “ made in France ”. Infrastructures et mobilité, 2017, 168, pp.20. hal-01745945

**HAL Id: hal-01745945**

**<https://hal.science/hal-01745945v1>**

Submitted on 5 Jun 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Crise du fret ferroviaire : un mal « made in France »



Florent Laroche (© DR).

L'évocation du fret ferroviaire en France se limite trop souvent aux frontières de l'Hexagone. Elles sont considérées comme coûteuses à traverser et l'idée du marché unique ferroviaire européen reste floue. Pourtant, une fois la « ligne Maginot » franchie, c'est un tout autre monde que l'on découvre où les marchandises circulent massivement du Nord

au Sud mais aussi de plus en plus vers l'Est. Elles représentent notamment 50 % des flux en Allemagne (transit compris) et dépassent les 80 % en Belgique ou aux Pays-Bas contre 25 % seulement en France. Alors, que ce passe-t-il hors de nos frontières ? Les difficultés françaises sont-elles transposables au marché européen ou n'aurions-nous pas raté une marche en matière d'ouverture ?

### Profonde restructuration

Si on considère le cœur du marché européen (UE-15), on assiste à une profonde restructuration du secteur depuis le début des années 2000. Certes, les trafics en 2015 n'ont toujours pas rattrapé le niveau d'avant crise (-7,5 % depuis 2007) mais le transport routier n'a pas connu un meilleur sort (-19 %) portant in fine la part modale du fret ferroviaire à 16,6 % en 2014 contre 15 % en 2007 (Eurostat, 2016). Cette amélioration reste encore loin des objectifs fixés par le Livre Blanc de la commission européenne en 2011 (transfert de 30 % des marchandises de la route vers le fer et le fluvial à horizon 2030). Ils ne seront d'ailleurs probablement jamais atteints au regard des gains de productivité constants réalisés par le routier. Néanmoins, la part du fret ferroviaire pourrait se stabiliser voire continuer de progresser légèrement si l'on s'en tient à la dynamique actuelle du secteur.

### Dynamique entrepreneuriale

En 2016, près de 50 % des opérateurs actifs sur le marché du fret ont lancé leur activité après 2000<sup>(1)</sup>. Sur un ensemble d'environ 169 opérateurs en 2016<sup>(2)</sup>, ce résultat témoigne d'une véritable dynamique entrepreneuriale engagée à la suite du premier paquet ferroviaire (2001). Il est vrai, la réussite n'a pas toujours été au rendez-vous. On pense en France à Veolia Cargo qui fut démantelé et partagé en 2009 entre SNCF et Europorte mais des pépites se sont révélées comme le nouveau fleuron franco-britannique Europorte qui se hisse, selon les données disponibles, à la 11<sup>ème</sup> place des opérateurs les plus importants en Europe en termes de chiffre d'affaires. Seul nouvel en-

trant à se positionner si haut dans le classement, Europorte précède le suédois Green Cargo et devance l'espagnol RENFE.

A ce jeu des places, deux autres évolutions significatives sont à relever. Sans surprise, DB Cargo occupe la première place mais la seconde échappe à SNCF Fret, à la fois en termes de chiffre d'affaires et de tonnes-km transportées au profit de l'autrichien Rail Cargo. Signe des temps qui changent, il est intéressant de constater que c'est finalement un opérateur dont 40 % des trafics sont réalisés à l'international qui vient détrôner SNCF Fret. L'autre évolution concerne l'arrivée progressive des opérateurs de l'est européen et en particulier de la Pologne, comme PKP Cargo (opérateur historique), CTL Logistics ou encore Lotos Kolej.

### La France à l'écart

L'escapade hors frontières nous enseigne également que le marché européen ne repose pas uniquement sur les grands groupes. En effet, ils ne représentent que 26 % des 169 opérateurs référencés, la grande majorité des opérateurs de fret ferroviaire réalisant leurs activités à l'échelle locale ou régionale (74 %). Ce résultat nous rappelle que le mode ferroviaire peut être pertinent sur de courtes distances et qu'il ne faut pas seulement étudier les compagnies internationales pour comprendre ses besoins et ses évolutions. Là encore, la situation évolue rapidement avec l'émergence à l'international de champions régionaux comme l'allemand Rurtalbahn Cargo (RTB Cargo) depuis 2002 ou l'autrichien Wiener Lokalbahnen Cargo (WLC) depuis 2007.

Et la France ? Elle semble s'inscrire à l'écart de cette dynamique. Le déclassement de SNCF Fret au profit de l'opérateur autrichien Rail Cargo est un mauvais signal. Autre signe inquiétant, le marché national compte 18 opérateurs actifs pour 32 Mds de tonnes-km quand les Pays-Bas en concentrent 19 pour un marché de 6 Mds de tonnes-km. Bien entendu, la comparaison est inégale dans la mesure où le marché néerlandais est essentiellement tourné vers l'hinterland européen mais cela démontre aussi que la France a certainement manqué une partie de la dynamique européenne par défaut d'attractivité de son marché et que les opportunités à saisir hors de nos frontières restent nombreuses pour l'avenir de notre économie.

Florent Laroche, maître de conférences, Lyon 2 – LAET<sup>(3)</sup>

(1) Les résultats présentés dans la suite du texte sont issus d'une étude financée par le fond de soutien à la recherche belge (BELSPO) et disponible sur le site [www.brain-trains.be](http://www.brain-trains.be)

(2) Cette estimation ne considère que les opérateurs actifs et indépendants sur le cœur du marché européen (UE-15). Les filiales contrôlées à plus de 50 % par un opérateur en sont exclues et seuls les opérateurs produisant de manière effective du transport sont comptabilisés. Enfin, l'estimation n'a pas vocation à être exhaustive.

(3) Pour ces travaux de recherches menés en 2015-2016 avec une équipe de l'Université d'Anvers dans le cadre du projet brain-trains, Florent Laroche, docteur es sciences économiques, devait recevoir, le 1<sup>er</sup> juin 2019 à Leipzig, le prix 2017 du jeune chercheur décerné chaque année par le Forum international des transports (FIT). Le Sommet 2017 du FIT a eu lieu du 31 mai au 2 juin sur le thème « La gouvernance des transports ». Florent Laroche est membre du conseil scientifique pour la mise en place de l'observatoire de la saturation ferroviaire.