



HAL
open science

Dix ans après la libéralisation du marché européen de fret ferroviaire : quel bilan et quels enseignements pour la France

Florent Laroche

► **To cite this version:**

Florent Laroche. Dix ans après la libéralisation du marché européen de fret ferroviaire : quel bilan et quels enseignements pour la France. *Revue Générale des Chemins de Fer (RGCF)*, 2018, janvier, pp.62-69. hal-01753428

HAL Id: hal-01753428

<https://hal.science/hal-01753428v1>

Submitted on 13 Apr 2018

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.



Train de fret de l'entreprise Lineas sur la ligne Amiens-Tergnier à hauteur de la gare de Flavy-le-Martel le 29 septembre 2017

Jean-Marie Lefevre

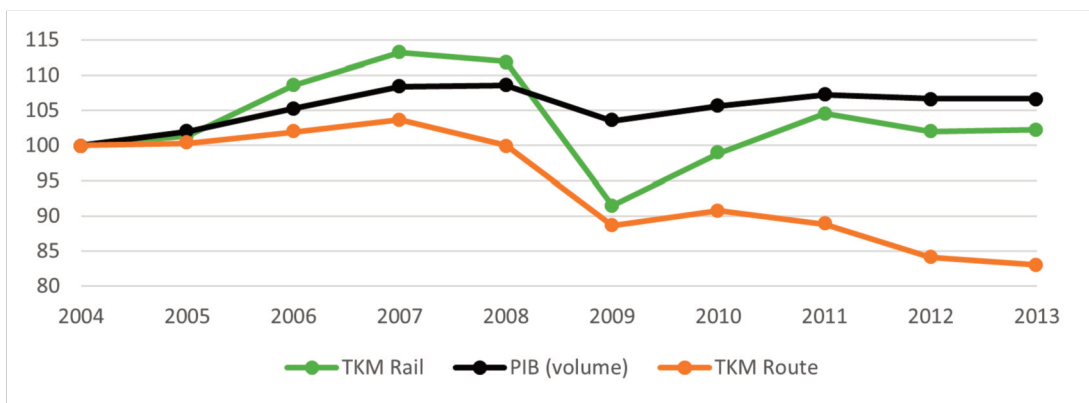
Dix ans après la libéralisation du marché européen de fret ferroviaire : quel bilan et quels enseignements pour la France ?

Les résultats rapportés dans cet article proviennent d'une étude financée par le fonds belge pour la politique scientifique fédérale (BELSPO)¹.

¹ L'ensemble est accessible à l'adresse suivante : www.brain-trains.be

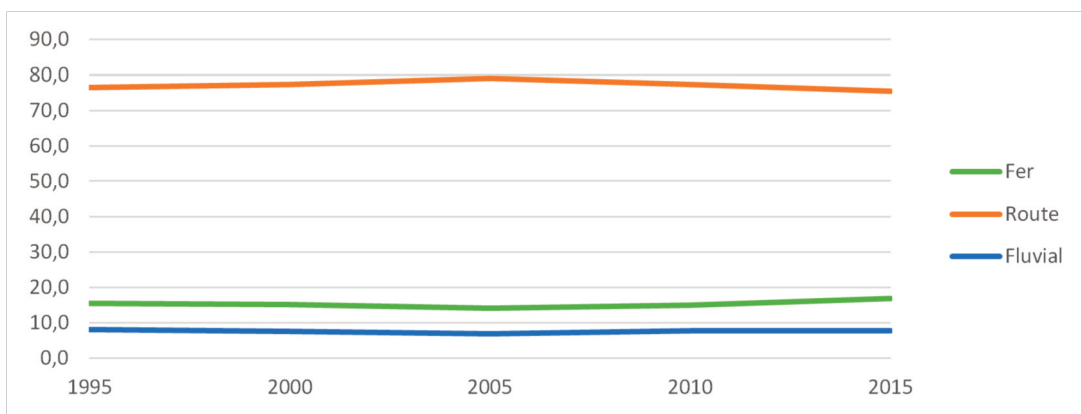
L'année 2017 marque les dix ans de deux chocs économiques qui ont, chacun à sa manière, profondément impacté le secteur du fret ferroviaire. Le premier marque l'entrée en vigueur de la directive 2004/51 le 1^{er} janvier 2007 ouvrant officielle-

ment l'ensemble du marché européen à la concurrence. Le second s'est manifesté à partir du 9 août 2007 en entraînant l'économie mondiale dans une récession sévère à la suite du scandale des subprimes aux États-Unis. Une décennie plus tard, où en est le marché du fret ferroviaire



Source : Eurostat, 2017

← [1] Évolution comparée du PIB et des trafics ferroviaires et routiers en tonnes-km dans l'UE 15 entre 2004 et 2013 (indice base 100 : 2004)



Source : Eurostat, 2017

← [2] Évolution de la part modale du transport ferroviaire, routier et fluvial dans l'UE 15 entre 1991 et 2015 (%)

européen ? La crise économique a-t-elle balayé un secteur déjà réputé moribond avant 2007 ?

Une fois n'est pas coutume, cet article dresse un portrait relativement optimiste du fret ferroviaire dans l'UE 15². Il montre dans un premier temps que le secteur a conforté ses parts de marché face à la route et ce en dépit de la crise économique. Dans un second temps, l'étude du comportement des entreprises et l'analyse de la concurrence sur le marché, hors choc économique, mettent en évidence une forte réduction des rentes monopolistiques depuis 2007 ainsi qu'une internationalisation croissante des activités. Enfin, si la politique volontariste menée par l'UE dans ce domaine depuis les années 1990 commence à porter ses fruits, il convient cependant de nuancer le bilan en rappelant que ce secteur reste fragile du fait de nombreuses barrières et en particulier de sa forte dépendance au bon fonctionnement du système ferroviaire tout entier, voyageurs compris.

Le retour à une dynamique positive

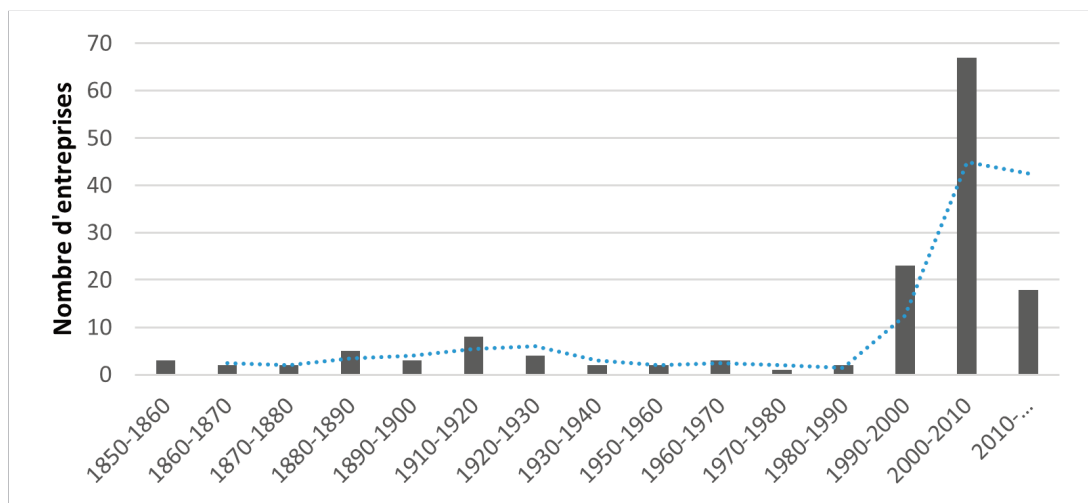
Fait notable dans l'histoire européenne du transport de marchandises, la dernière décennie a été

marquée par une baisse prononcée des trafics routiers dans l'UE 15. Entre 2005 et 2015, les statistiques d'Eurostat révèlent une contraction de 16 % des trafics exprimés en tonne-kilomètre (Tkm) à l'échelle de l'UE 15. La tendance est également observée à l'échelle de l'UE 27 (-2 % sur la période) et ne se cantonne pas uniquement au choc de la crise économique de 2009. Dans l'UE 15, hormis une faible reprise en 2010 (+2 %), la baisse des trafics s'est avérée continue entre 2011 et 2014 (-7%) [1].

Fait marquant, alors que le PIB continue de croître en 2011 (+1,5 %), les trafics routiers se contractent de 2 %. Non seulement ils ne bénéficient pas des effets du rattrapage économique qui se manifestent à la suite de 2009 mais ils s'inscrivent en nette contradiction avec la tendance économique. En soi, l'année 2011 ne pourrait être qu'un détail, si la forte progression du transport de fret ferroviaire, plus coutumier d'une baisse lente et régulière de ses trafics depuis la Seconde Guerre mondiale, ne venait pas s'inscrire en dissonance. Effet prolongé de la crise économique, contrecoup de l'envolée du prix du baril de pétrole au début des années 2010 ou modification structurelle de

² L'UE 15 regroupe les quinze premiers membres de l'Union européenne : Allemagne, Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Danemark, Irlande, Royaume-Uni, Grèce, Espagne, Portugal, Autriche, Finlande, Suède.

→ [3] Date de création des entreprises actives sur le marché européen de fret ferroviaire en 2016



Source : auteur

la demande en transport, force est de constater que depuis 2005, le transport ferroviaire connaît une dynamique inédite de progression très supérieure à celle du transport routier, que ce soit avant ou après 2009 [2].

Concrètement, cela se traduit par un regain historique de la part modale du fret ferroviaire sur le routier depuis 2005. En effet, elle est passée de 14,1 % en 2005 pour le ferroviaire à 16,8 % en 2015 contre 79,2 % en 2005 pour le routier à 75,5 % en 2015. Plus marginal, le transport fluvial consolide également sa part de marché établie à 7 % en 2005 et 8 % en 2015. Est-ce à dire que l'objectif du Livre Blanc de 2011 de transférer 30 % du fret vers d'autres modes de transport que le routier d'ici à 2030 pourrait devenir réalité ?

Un écosystème entrepreneurial renouvelé et dynamique

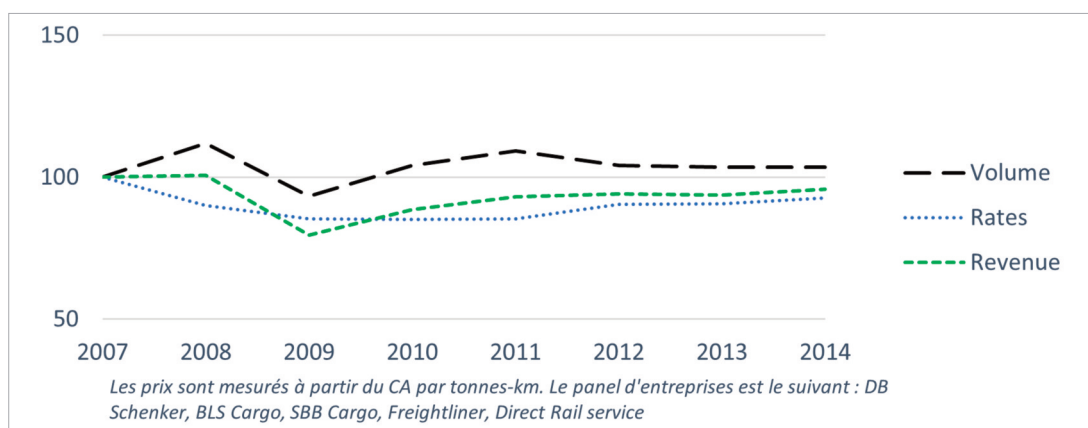
Il est fort probable que l'ouverture à la concurrence du marché européen ait été le principal

facteur de ce redressement. Pour s'en convaincre, l'analyse du comportement des entreprises sur le marché européen depuis 2007 permet d'en distinguer plusieurs effets.

Un premier effet a été d'accroître le nombre d'entreprises présentes sur le marché. En 2016, ce sont plus de 169 opérateurs (hors filiales) qui se partagent le cœur du marché européen (UE 15). Parmi eux, 46 % ont débuté leur activité après 2000, témoignant d'une dynamique entrepreneuriale inégalée dans le secteur depuis la constitution des monopoles nationaux [3]. Cette dynamique est bien entendu propice au développement de nouvelles offres et à un regain en compétitivité du secteur.

Un second effet a eu pour vertu de mettre en évidence un vaste tissu d'opérateurs de proximité ancrés sur leur territoire et opérant à l'ombre des opérateurs nationaux intégrés. Parmi les 169 opérateurs référencés, 74 % réalisent leur activité à l'échelle régionale et sont pour la plu-

→ [4] Évolution des volumes en tonnes-km, des prix et du chiffre d'affaires pour un panel de six entreprises entre 2007 et 2014 (indice base 100 : 2007)



Source : auteur

Tableau 1 – Top 20 des principaux opérateurs de fret ferroviaires actifs sur le marché UE 15 en 2014

Rang	Compagnie	CA (€)	Nationalité
1	DB Cargo Rail	4 517 000 000	DE
2	Rail Cargo	2 073 100 000	AU
3	SNCF Geodis	1 107 000 000	FR
4	PKP Cargo	999 767 000	PL
5	SBB Cargo	821 240 009	CH
6	Geneese and Wyoming	635 928 658	USA
7	Trenitalia Cargo	623 000 000	IT
8	Lineas	451 860 473	BE
9	Green Cargo	444 266 000	SE
10	Hupac	392 400 000	CH
11	Europorte	267 000 000	FR
12	RENFE Mercancias	259 800 000	ES
13	CTL Logistics	177 634 046	PL
14	CFL Cargo	153 793 792	LU
15	Cargo Net	147 255 689	NO
16	Lotos Kolej	141 359 734	PL
17	BLS Cargo	138 978 758	CH
18	Verkehrsbetriebe Peine - Salzgitter	115 651 000	DE
19	LKAB Malmtrafik	112 571 000	SE
20	Holding Exploris	94 000 000	LU

part implantés en Allemagne, Autriche et Suisse. Hérités bien souvent de régies publiques, ils sont devenus autant de *success stories* sur leur réseau national et à l'international ou d'opportunités d'implantation pour les grands groupes étrangers par acquisition.

Enfin, la combinaison de ces deux effets mène depuis 2007 à un accroissement de l'activité concurrentielle sur le marché. Cette tendance a pu être mesurée à partir du bilan financier des entreprises actives sur le marché européen. Les résultats montrent une réduction des prix et une augmentation positive des volumes [4]. Cependant, ce phénomène doit être considéré avec prudence dans la mesure où les résultats attirent également l'attention sur un risque de consolidation du marché. En effet, plus de 50 % des

entreprises présentent des difficultés pour atteindre l'équilibre économique. Une telle situation est propice à moyen terme aux fusions et acquisitions avec un risque fort de concentration du marché autour de quelques acteurs dominants.

Un marché en pleine recomposition et diversification

L'ouverture du marché a insufflé un nouvel élan et permis à de nouveaux potentiels de s'exprimer. L'analyse du top 20 des principaux opérateurs actifs sur le marché de l'UE 15 montre que cette dynamique ne s'est pas seulement réalisée au profit des grands opérateurs historiques, en apportant quelques surprises dans le panorama européen [tableau 1].

³ *Ville Rail & Transports, 2017, B Logistics renaît avec Lineas, <http://www.ville-rail-transport.com/lettre-confidentielle/24317-b-logistics-renaît-avec-lineas>*

Sans conteste, le groupe allemand DB Cargo Rail occupe la première place du classement. Il bénéficie du plus vaste marché national de fret ferroviaire mais a aussi mené depuis le début des années 2000 une stratégie d'expansion soutenue à l'étranger via le rachat d'anciens opérateurs nationaux (Pays-Bas, Grande-Bretagne, Danemark) et la création de filiales (ECR en France, COMSA en Espagne, etc.). En 2014, il contrôle 30 % du marché européen (UE 27), ce qui le place en position dominante sans pour autant lui donner les pleins pouvoirs.

Une première surprise intervient pour la deuxième place où l'opérateur national autrichien Rail Cargo se trouve face à la SNCF à la fois en termes de chiffre d'affaires et de volume (respectivement 29 Mds Tkm contre 28,5 Mds Tkm). Doté d'un marché intérieur plus petit que le marché français, l'opérateur autrichien a su jouer la carte de l'internationalisation en réalisant en 2014 près de 40 % de ses trafics à l'étranger quand l'opérateur français s'est trouvé handicapé par ses contre-performances sur son marché naturel ; malgré la création de Captrain en 2013, celui-ci n'a pu compenser, pour l'instant, ses pertes nationales à l'étranger. Rail Cargo s'est notamment développé sur l'axe Allemagne – Europe du sud-ouest en prenant le contrôle d'entreprises hongroises. Par ailleurs, le marché autrichien connaît depuis 2000 un fort redressement de la part modale du fret ferroviaire face à la route, témoin d'un véritable redémarrage du secteur (27 % en 2000 contre 36 % en 2013). D'autres compagnies, au marché national limité, ont opté pour une stratégie d'internationalisation similaire de leur activité. On peut citer SBB Cargo, dont la création de SBB Cargo International en 2010 témoigne d'une volonté d'ouverture similaire à celle de Rail Cargo sur l'axe Nord – Sud traversant la Suisse. B Logistics, devenu Lineas en 2017, fait également partie de ces compagnies qui tirent un avantage compétitif de leur localisation. Au bord de la faillite à la fin des années 2000, le groupe a été totalement privatisé en 2011 tandis que ses activités ont été recentrées autour de l'hinterland anversois qui s'étire, au travers de lignes express (Green Xpress Network), jusqu'en Roumanie. L'entreprise a atteint en 2012 pour la première

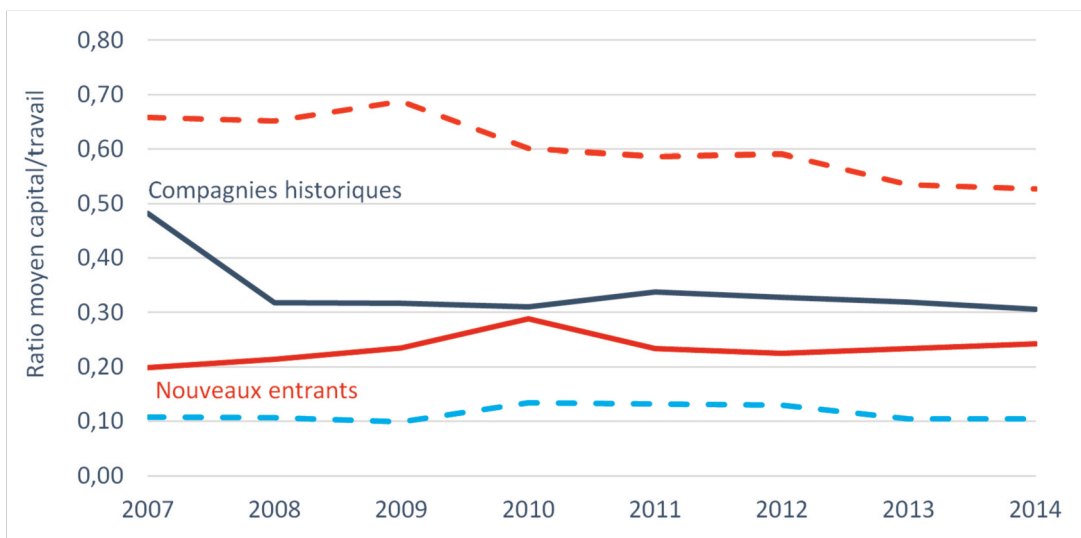
fois son point d'équilibre, en passant d'un résultat opérationnel de -115 M€ en 2009 à +27 M€ en 2016 ³.

Autre surprise, la présence de groupes originaires des pays de l'Est traduit une réorganisation progressive des échanges sur un axe Est-Ouest. La présence de PKP Cargo reste pour l'instant modeste sur le cœur du marché européen (présence essentiellement limitée à l'Allemagne), mais le développement rapide des économies des pays de l'Est, Pologne en tête, et la création de nouvelles routes de la soie vers l'extrême orient pourrait dopper ces trafics. Il est cependant encore peu probable de connaître des tensions Est-Ouest similaires à celles qui agitent le transport routier en matière de dumping social tant les barrières technologiques et sociales entre les différents réseaux restent élevées.

Enfin, il ne peut nous échapper que la majorité des entreprises citées au classement sont d'anciens monopoles intégrés laissant peu de place aux nouveaux entrants. Il faut néanmoins relever la pépite franco-britannique Europorte qui se place en 11^e position. Née en 2005, cette entreprise fait figure de *success story* face à ses concurrents, portée par les échanges franco-britanniques et par une stratégie de développement externe dynamique avec le rachat en 2009 d'une partie de la branche Veolia Cargo et du troisième opérateur britannique de fret ferroviaire, GB Railfreight, en 2010, avant de la céder en 2016 au fond d'investissement EQT Infrastructure.

Une réorganisation des méthodes de production

L'arrivée de nouvelles entreprises sur le marché et la mise en concurrence des anciens monopoles ont conduit les entreprises à modifier leur modèle économique pour le rendre plus performant et notamment plus flexible. Pour mesurer ces changements, on utilise un indicateur qui permet de déterminer les économies d'échelle réalisées par chacune des entreprises, d'année en année, en rapportant le coût du capital (amortissement) à celui du travail. Dans le cas où ce ratio est élevé, on considère que le coût en capital pour entrer sur le marché est élevé et que



Source : auteur

← [5] Évolution du ratio coût du capital sur coût du travail entre 2007 et 2014

le nombre de concurrents sera limité (cas de l'industrie aéronautique). Les résultats pour le secteur ferroviaire sont comparés ici à des valeurs données pour des industries à ratio fort, modéré et faible [5].

Les résultats révèlent d'une part des rendements d'échelle modérés dans le secteur et d'autre part une convergence imparfaite entre les nouveaux entrants et opérateurs historiques.

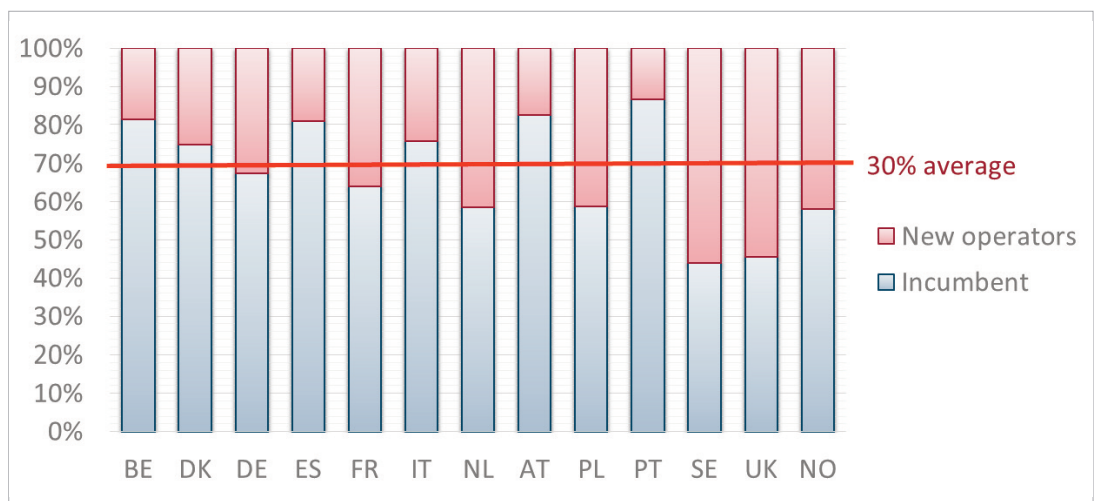
En premier lieu, le coût d'entrée sur le réseau reste élevé pour l'ensemble des opérateurs. Quelles que soient les conditions d'obtention (leasing ou propre), le matériel roulant ferroviaire continue de subir différents surcoûts liés à l'empilement des technologies sur les différents réseaux nationaux, au manque d'interopérabilité entre les réseaux nationaux, à sa disponibilité, etc. Ainsi, là où un tracteur routier construit aux normes européennes est compatible sur l'ensemble du réseau, une locomotive doit passer de nombreux tests de certification et doit bien souvent être adaptée aux différents systèmes de signalisation, d'électrification ou encore d'écartement des rails.

En second lieu, la différence entre les opérateurs historiques et les nouveaux entrants révèle des différences structurelles en matière d'organisation. La plupart des opérateurs historiques possèdent en effet leur propre matériel roulant et internalisent leur maintenance tandis que les nouveaux entrants ont tendance, parfois malgré eux, à externaliser ces compé-

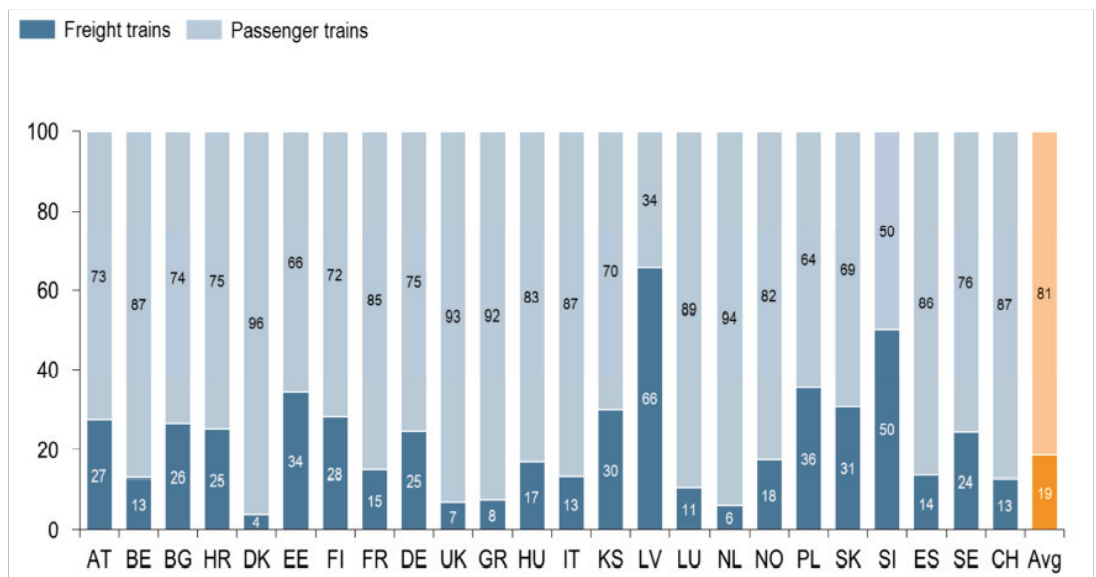
tences pour se procurer le matériel et réduire leur coût fixe. Cependant, l'inflexion observée dans les deux courbes depuis 2007 suggère que de part et d'autre les pratiques ont en partie convergé. Alors que les nouveaux entrants cherchent à acquérir du matériel roulant, le changement majeur a eu lieu du côté des opérateurs historiques qui ont externalisé massivement durant la dernière décennie la gestion de leur parc de matériel roulant. Rail Cargo a créé en 2000 une compagnie de leasing pour gérer sa flotte de wagons et locomotives (Rail Cargo Wagon). La maintenance est également fournie et en 2015, la société gère plus de 30 000 wagons. Une stratégie similaire a été suivie par SNCF qui détient la société Ermewa à 100 % en 2010 (45 000 wagons en direct, plus 320 locomotives dans sa filiale Akiem), ou encore DB Cargo Rail. Pour finir, les équipementiers industriels sont également entrés sur le marché de la location avec des services de maintenance intégrés comme Siemens qui a ouvert un centre de maintenance à Munich en 2015 ou Alstom.

Ainsi, cette stratégie d'externalisation permet aux opérateurs historiques d'alléger le coût de leur capital et d'optimiser la gestion de leurs actifs, source de nouveaux revenus. Néanmoins, si le marché évolue dans son organisation vers une plus grande efficacité, il reste nécessaire de poursuivre les efforts en matière d'harmonisation et de standardisation de l'infrastructure pour réduire le coût d'entrée et rendre le secteur plus compétitif face à la route.

→ [6] Parts de marché des nouveaux entrants dans les principaux pays européens en 2013



→ [7] Utilisation des différents réseaux européens par type de trafic (% de trains-km)



Des limites persistantes

En dépit de la métamorphose du marché européen depuis le début des années 2000, il faut cependant rester attentif à un certain nombre de points pour garantir une croissance durable de ce secteur en Europe.

En premier lieu, la lecture pays par pays des parts de marché des nouveaux entrants montre qu'en moyenne l'opérateur national conserve 70 % de parts de marché [6]. Les situations d'abus de position dominante sont donc susceptibles de persister et il est essentiel pour le régulateur ferroviaire de suivre avec attention l'évolution de son marché intérieur. L'Autriche fait sur ce point figure de modèle avec la mise en place d'un observatoire dédié au suivi du marché de fret. Il a pour mission d'analyser les

conditions économiques du marché, l'évolution des trafics et parts de marché, les fusions et rachats avec des compagnies étrangères et de produire une enquête annuelle pour mieux connaître les besoins et difficultés du secteur. Cet exemple pourrait être non seulement généralisé à chacun des marchés nationaux, mais aussi à l'échelle européenne par la création d'un observatoire européen du fret ferroviaire adossé à l'Agence Ferroviaire Européenne, donnant ainsi une dimension concrète au marché unique du fret ferroviaire.

En second lieu, il ne faut pas perdre de vue que le marché du fret ferroviaire est un sous-marché du système ferroviaire. En Europe, les trafics fret ne représentent que 19 % en moyenne de l'ensemble des trafics ferroviaires [7]. En conséquence, le fret ferroviaire ne peut être

performant qu'à la condition que le transport de voyageurs le soit déjà. Il est donc préférable d'améliorer en priorité la qualité des circulations quotidiennes dédiées aux voyageurs pour garantir une amélioration des conditions de transport du fret. On retrouve en partie ce constat dans le projet suisse de développement du réseau ferroviaire à l'horizon 2030 (PRODES 2030) avec comme objectif, non pas l'amélioration des gains de temps, mais la densification du réseau et la réduction du différentiel de vitesse entre trains de passagers et de fret pour fluidifier l'ensemble des circulations. L'amélioration des vitesses pour le fret ferroviaire sur les corridors européens a notamment été dressée en priorité par le récent rapport de la Cour des comptes européenne en 2016 ⁴ qui a calculé que la vitesse moyenne sur ces corridors était de 18 km/h.

Des politiques publiques accommodantes qui restent nécessaires

Pour conclure, il n'est pas certain que le fret ferroviaire, pris en étau entre un système ferroviaire dominé par les voyageurs et transport de marchandises dominé par le routier, puisse se passer à moyen terme de politiques publiques accommodantes.

De ce point de vue, il existe au moins deux leviers privilégiés en matière de politique publique. Le premier levier réside dans la politique de transport. Définie par l'État, elle est un outil

privilegié pour orienter le marché via des taxes et des choix en infrastructure à condition de garantir la constance et la cohérence de ces choix sur le long terme. Le second levier réside dans le contrat de performance passé entre le gestionnaire d'infrastructure et sa tutelle. Il doit être l'occasion pour la tutelle publique de décliner concrètement à travers des objectifs transparents sa politique de transport dans le domaine ferroviaire. Ces objectifs peuvent être contraignants et porter sur la ponctualité, la densité des trafics, la tarification, les coûts de maintenance, de développement du réseau, etc.

Ainsi, si les effets de la libéralisation ont été nombreux et très certainement bénéfiques au secteur en matière de dynamique entrepreneuriale, de réduction des rentes de monopole et de réorganisation des modèles économiques, le chemin à parcourir reste néanmoins long pour consolider une reprise durable du secteur. Il nécessite de poursuivre les efforts en matière d'infrastructure pour garantir la performance des circulations et la compétitivité du secteur ferroviaire dans son ensemble face au mode routier.

Florent LAROCHE
Maître de conférences
Responsable de la licence
professionnelle « Gestion
des réseaux ferrés »
LAET/ISH Lyon

⁴ Cour des comptes européenne, 2016, *Le transport ferroviaire de marchandises dans l'UE : toujours pas sur la bonne voie*, http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_fr.pdf