

14- Où va "GEODIS FERROVIAIRE" ?

Posté le : 06/03/2009

Par: R & G. Claraco

Catégorie :

Fret SNCF a été restructuré en 2006 avec un apport de 1.5 Milliard d'Euro

Des contributions éclairantes

Tout d'abord un rappel : Fret SNCF a été restructuré en 2006 avec un apport de 1.5 Milliard d'Euro dont 800 millions étaient une subvention pure et dure de l'Etat.

Trois ans après l'inefficacité de cet endettement public est démontré par les pertes cumulées de la branche fret et l'opération n'est pas renouvelable. Les OPPROX ne doivent donc pas être détournées à cet effet.

La Commission européenne donne son feu vert à la restructuration de Fret SNCF

La Commission a décidé aujourd'hui de donner son feu vert au volet financier de la restructuration de Fret SNCF, qui connaît depuis quelques années d'importantes difficultés financières. Les mesures examinées font partie d'un plan de restructuration global, qui vise à permettre le retour à la viabilité de l'opérateur. La Commission a considéré que ce plan était compatible avec les règles européennes dans la mesure où il répond aux stricts besoins de restructuration de Fret SNCF et qu'il s'accompagne de contreparties en termes de réduction de capacité et d'ouverture anticipée du marché ferroviaire français.

A cette occasion, Jacques Barrot, vice-président de la Commission européenne en charge des transports, a dit : « L'Europe a besoin d'un fret ferroviaire performant et compétitif. La décision d'aujourd'hui permettra à Fret SNCF de restaurer sa viabilité, dans un marché plus ouvert. Cette opération témoigne de l'indispensable mutation en cours dans ce secteur si nous voulons vraiment redonner une place de premier rang au rail dans le transport de marchandises en Europe ».

Le plan de restructuration prévoit une réorganisation de la production, une amélioration de la productivité, une révision de la politique commerciale et un apport en capital. Cet apport sert à rénover le parc industriel de l'opérateur et à restaurer sa structure financière. Il se décompose en deux parties : un apport de 700 millions € par la SNCF, financé par des cessions d'actifs, et une contribution de l'Etat d'au plus 800 millions €.

Rappelant que la revitalisation du rail est au cœur de la politique européenne des transports, la Commission a vérifié que le soutien à la restructuration de Fret SNCF remplit les critères des lignes directrices communautaires. Elle a conclu que l'aide permet un retour à la viabilité de Fret SNCF pour la fin de l'année 2006 et qu'elle est limitée à ses besoins de restructuration. De plus, les mesures autorisées sont assorties de différentes contreparties, relatives notamment à la réduction du volume du trafic de Fret SNCF pendant sa restructuration et à l'ouverture anticipée du marché français de fret ferroviaire ; ces dispositions éviteront que l'aide ne fasse obstacle au développement d'autres opérateurs, qui contribuent également au développement transport de marchandises par rail.

Les autorités françaises se sont engagées à lier le versement des différentes tranches de l'aide à l'ouverture du marché. Le versement de la deuxième tranche sera conditionné à l'ouverture préalable des liaisons internationales de fret. Quant au versement de la troisième tranche, il ne pourra pas intervenir avant l'ouverture du marché national, qui interviendra en tout état de cause avant le 31 mars 2006.

Pourquoi une telle inefficacité des moyens :

Simplement car la SNCF ne s'est pas souciée de redémarrer son activité mais a utilisé de lourdes ressources inutilement sur trois postes :

Des achats massifs décalés de matériels moteurs

L'activité Fret s'est vue doter d'un effectif important de motrices diesels et électriques

Ces nouveaux matériels correspondent aux séries électriques BB 27000 et BB 37000 pour 300 unités et a des locomotives diesels BB 75000 pour 400 unités.



Cette commande massive qui a soutenu le constructeur ALSTOM en difficulté était parfaitement décalée avec les besoins du marché pour deux raisons :

La SNCF se savait dans l'impossibilité de respecter les objectifs Gaysot de croissance du trafic

Le marché était en cours de libéralisation et la SNCF était dans l'incapacité de devenir une entreprise concurrentielle en fret ferroviaire.

22 août 2005 : L'usine nouvelle

La SNCF commande à ALSTOM 30 locomotives électriques tricourant pour 78 millions d'euros

L'avenant porte sur la substitution des 30 locomotives bicourant par 30 locomotives tricourant. Ainsi la commande s'élève désormais à un montant total de 78 millions d'euros (sur les bases du contrat original). Cette commande correspond à une levée d'option dans un contrat pour 300 locomotives électriques signé en 1998. Les locomotives, qui font partie de la gamme de locomotives diesels ou électriques PRIMA, développée par ALSTOM, complètent le parc de 210 locomotives FRET actuellement en cours de livraison à la SNCF. Aux 300 locomotives électriques dont il est question ci-dessus s'ajoute le contrat de 400 locomotives diesel de ligne également pour l'activité FRET de la SNCF. La SNCF a l'intention d'exploiter ces nouvelles locomotives tricourant en service de fret international entre la France, l'Allemagne, la Suisse et le Luxembourg. Les livraisons en sortie de Belfort, s'effectueront à la cadence de 3 locomotives par mois sur la période janvier à octobre 2006. Leur mise en service commercial devrait commencer début 2006. Cette importante levée d'option, très attendue pour l'établissement ALSTOM de Belfort, permettra de confirmer le retour de l'activité à Belfort des chaînes d'assemblage de la gamme PRIMA à une cadence de production de 5 locomotives par mois sur 10 mois supplémentaires. Sur cette période, la charge ainsi assurée correspondra à 60 personnes toutes activités confondues et signifiera la fin progressive des mesures de gestion de la sous-activité encours. Les sites d'ALSTOM à Tarbes, Villeurbanne, Le Creusot et Orléans en France et à Charleroi en Belgique participeront également à l'exécution de ce contrat en fournissant des équipements. Caractéristiques des locomotives : · Type : Locomotive électrique BoBo - Bicabine · Type de service : fret · Tensions d'alimentation : 1 500 Vcc ; 25 kV ; 15kV · Vitesse Maximum : 140 km/h · Masse totale : 90 tonnes · écartement des voies : 1435 mm · Longueur totale : 19520 mm · Puissance à la jante : 4200 kW · UIC IGBT traction

<

Cette politique d'anticipation d'achats pouvait avoir un intérêt lorsque le marché tendu imposait plusieurs années de délai de livraison pour les locomotives.

Tel n'est plus le cas, la SNCF arrive à contre temps...

Aujourd'hui la SNCF en est réduite à espérer louer ses matériels et a concrétisé cette orientation par la création d'une filiale nouvelle, AKIEM, pouvant être une structure de défaillance de charges pour FRET SNCF. Pour cela elle devra être plus attractive que ses nombreux concurrents sur le marché.

Source Fret SNCF 16/01/2009

Akiem : un pas de plus vers l'Europe



Décembre 2008, Fret SNCF a créé SGVMT sous la marque **Akiem**, une filiale détenue à 100% par la branche Transports et Logistique de la SNCF. Sa vocation : gérer la location de quelque 253 locomotives que Fret SNCF lui a cédées.

Une décision judicieuse qui va permettre à Fret SNCF de maîtriser l'adéquation entre ses charges et ses ressources en évitant de rendre le parc de locomotives trop dépendant de l'évolution du marché et parfois sous-exploité. Akiem pourra ainsi louer ces locomotives à Fret SNCF mais également aux autres opérateurs ferroviaires qui le souhaitent.

Au delà de l'avantage de trésorerie que cette cession représente pour Fret SNCF, cette opération lui fera gagner, dès 2009, en fluidité et en quantité de trafic : entre elle et ses filiales européennes et les entreprises ferroviaires dans lesquelles elle possède une participation majoritaire. De quoi constituer un atout majeur pour Fret SNCF dans la construction d'une stratégie de développement européen.

Un verrouillage du plus important parc de wagons d'Europe

Propriétaire de France Wagon et d'ERMEWA SATI, la SNCF dispose du parc fret le plus important d'Europe et des disponibilités les plus importantes sur le marché.

Ce marché tendu jusqu' en octobre 2008 permettait à la SNCF d'imposer ses conditions de mise à disposition.

Les clients obtenaient des conditions très intéressantes pour des offres wagons inclus chez Fret SNCF alors que les nouvelles entreprises ferroviaires en étaient réduites à attendre des livraisons de wagons neufs pour amorcer leur trafic.

Actuellement la SNCF est partiellement revenue sur sa position et accepte de louer des wagons directement à des chargeurs même si leur traction est confiée à des entreprises ferroviaires autres que FRET SNCF.

Ce gel de parc a encore eu un effet très important sur l'activité fret SNCF qui a dû le financer et sur la croissance des trafics ferroviaires.

Cependant il est clair qu'au travers de ces deux activités de gestion de parcs d'engins moteurs et de wagons, la SNCF s'est réorienté vers la fourniture de locomotives et de wagons en tant que loueur.

La SNCF devient de front concurrent d'entreprises spécialisées dans le secteur comme TOUAX pour les wagons ou CBRAIL pour les locomotives, entreprises qui ont une productivité et une réactivité bien plus importante que la SNCF et surtout qui ont commandé leurs matériels juste à temps pour ne pas financer leur inutilisation.

Paradoxe des techniciens SNCF, ils n'ont pas su rassurer les financiers et les stratèges sur les capacités résiduelles de leurs locomotives payées qui auraient pu assurer une production intéressante à des prix de revient permettant d'éponger un peu du manque de productivité structurel de l'entreprise.

Aujourd'hui l'entreprise en est réduite à corriger le statut de ses cheminots et cela ne suffira pas à la rendre concurrentielles à cause des énormes gaspillages liés à une erreur de stratégie qui devait être gommée par un protectionnisme qui n'a plus cours.

Dernier gaspillage, le verrouillage d'installations inutiles

Dernier volet du gaspillage, la répartition des voies entre RFF et la SNCF. En effet, lors du partage des voies, la SNCF est restée maîtresse des voies de service fret et des halles dans l'ensemble des gares stratégiques.

De ce fait, toute entreprise voulant confier un trafic à charger en gare à une entreprise alternative à FRET SNCF, se voyait grevée de droits d'utilisation prohibitifs des installations.

Depuis 2008, le dispositif s'est assoupli.

Aujourd'hui on peut voir VEOLIA charger à Trèbes sur des voies SNCF.

Pourtant de nombreux trafics ont été entravés économiquement incitant les chargeurs à se tourner vers des routiers.

Globalement, la SNCF a dû assumer les charges de ces installations gelées qui ont grevé ce budget.

Ce qu'il faut retenir

Fret SNCF a aujourd'hui un retard trop important pour jouer un rôle majeur.

Le marché s'est mis en mouvement et d'une situation où le gel de moyens permettait de sauver une structure improductive grâce à des subventions importantes, la SNCF doit prouver sa rentabilité.

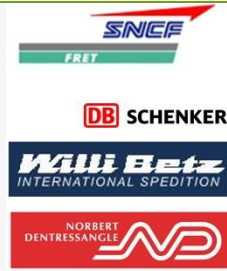
Toujours à contre temps dans ses commandes de locomotives, dans ses acquisitions de parcs, dans l'incitation à une mise en œuvre d'Opérateurs de proximité sur un modèle copié aux états Unis, la SNCF doit innover et devenir acteur.

De copiste elle doit devenir artiste...

C'est encore manqué avec GEODIS qui copie le modèle Allemand.

Cette nouvelle décision ouvre frontalement fret SNCF aux groupes structurés comme SCHENKER dans le ferroviaire, mais va devoir affronter les gros du transport routier...

Alors sur qui parier :



Et pour conclure, une contribution intéressante s'adressant aux politiques, contribution qui vaut pour le chemin de fer :

L'OCDE déconseille les aides sectorielles

REUTERS | 03.03.2009 | 11:03

PARIS (Reuters) - Les aides publiques à des secteurs non financiers comme l'automobile sont inefficaces et injustes, estime Klaus Schmidt-Hebbel, économiste en chef de l'OCDE.

Les politiques d'aides ou de subventions aux constructeurs automobiles mises en œuvre aux Etats-Unis, en France, en Allemagne ou en Espagne entravent la nécessaire restructuration du secteur, a-t-il fait valoir lors d'une conférence de presse au siège de l'organisation à Paris.

"Elles sont inefficaces et injustes," a-t-il déclaré en présentant le rapport "Objectif croissance" de l'Organisation pour la coopération et le développement économiques.

Pour Klaus Schmidt-Hebbel, il importe de ne pas confondre des secteurs systémiques, dont la chute entraînerait d'autres pans de l'économie, et des gros secteurs.

"Certains secteurs de l'économie réels ont une grande importance mais ne sont pas systémiques. La question qui se pose alors est : 'Où s'arrête-t-on ?'", a-t-il dit.

"Pour aider un secteur, il faut le faire sur une base temporaire et avec une stratégie de sortie, et éviter à tout prix une dépendance à long terme vis-à-vis des pouvoirs publics.

Le rapport de l'OCDE prône la poursuite de réformes structurelles et souligne l'importance, face à la crise, de mesures de relance qui aient aussi des effets à long terme.

"Nous vivons des moments où il est essentiel pour les gouvernements de prendre le taureau par les cornes et de lancer des réformes structurelles significatives," a déclaré Klaus Schmidt-Hubbel.

"Il faut éviter aujourd'hui de prendre des décisions qui nous rendront la vie difficile demain," a renchéri Angel Gurría, le secrétaire général de l'OCDE.

Il a ainsi rappelé l'importance des mesures en faveur de l'environnement car le "changement climatique est un élément important de la croissance future."

"Le prix de l'inaction demain serait plus élevé que le coût des décisions prises aujourd'hui," a-t-il dit.

Véronique Tison, édité par Sophie Louet

L'environnement ne peut que justifier le ferroviaire efficace. Alors place à ceux qui savent...si GEODIS survit, tant mieux. Bonne route. Et dans tout cela...

Le wagon isolé : une offre unique sur le marché français.



Fret SNCF annonce pour 2009 un service de wagon isolé de nouvelle génération.

Avec le service de wagon isolé de nouvelle génération dès 2009, Fret SNCF franchit une nouvelle étape dans le déploiement du Haut Débit Ferroviaire.

Le projet X-Rail. Son objectif : augmenter la part modale du fer en **créant un produit lotissement attractif entre grands centres économiques européens. Une juste réponse aux attentes fondamentales des clients en matière de fiabilité et d'information.**

Les entreprises membres du projet X-Rail sont : SNCF, DB-Railion (Allemagne), CFFSBB-Cargo (Suisse), B-Cargo (Belgique), Green Cargo (Suède), Rail Cargo Austria (Autriche). Les entreprises CD (République Tchèque) et CFL Cargo (Luxembourg) sont observatrices et pourront rejoindre à terme les 6 premières.

L'objectif de X-Rail est le lancement d'un produit européen sur plusieurs relations dès 2009 (Source SNCF).

FRET SNCF en oublie même le concept d'OPPROX....