Le fret ferroviaire n'est pas encore sorti de l'ornière

L'effondrement de la conjoncture a des conséquences dramatiques pour le transport de fret ferroviaire dans l'ensemble de l'Europe. Ainsi, la branche a dû composer avec une baisse de la demande de 36% au premier trimestre de cette année. Une amélioration de la situation semble peu probable à court terme. C'est ce qui ressort d'une enquête du bureau de consultance Booz & Company qui confirme la tendance générale dans le secteur.

Pieterjan Van Wyngene

Booz & Company a sondé 250 chargeurs et prestataires de services logistiques pour son European Rail Freight Survey. Ils sont tout sauf optimistes quant aux perspectives d'avenir du secteur du fret ferroviaire.

Alors qu'au premier trimestre ils ont déjà été confrontés à un recul de 36%, près de 60% s'attend cette année également à une forte régression. Près d'un tiers prévoit une baisse de la demande de plus de 10%. Une légère croissance ou stagnation est seulement pour 40% des répondants une option réaliste.

La tendance à la baisse montre toutefois une constante: depuis septembre dernier, les transports automobiles et d'acier ont encaissé des coups durs. La santé économique varie toutefois en fonction du type de transport. Ainsi, la pression sur les prix se fait surtout sentir dans le transport combiné et les trafics de trains bloc planifiés au long terme. Les trains bloc ad hoc et le trafic diffus - pourtant depuis toujours un gros souci - résistent par contre mieux à la pression sur les prix.

CAPACITÉ

Malgré la crise économique, la moitié des clients s'inquiètent de la capacité ferroviaire après la crise. Selon 75% des managers logistiques sondés, elle est insuffisante. Si ce scénario se vérifie, le secteur européen du transport devra tenir compte d'un transfert inverse du rail vers la route, avertissent-ils.

Outre le manque de capacité, il y a encore une autre raison qui pourrait à terme inciter les chargeurs à opter pour le transport routier. L'étude de Booz & Company indique en effet que la satisfaction des clients dans le transport ferroviaire diminue systématiquement. Sur une échelle de 1 (très satisfait) à 6 (pas du tout satisfait), le rail a encore obtenu un score de 2,8 l'an dernier. Cette année, le secteur a dû se contenter d'un score de 3,6.

La principale raison pour cette diminution de la satisfaction de la clientèle est selon l'European Rail Freight Survey la différence de prix entre le transport ferroviaire et le transport routier. Alors que ce dernier a pu profiter d'une baisse considérable des prix pétroliers, les compagnies ferroviaires souffrent de la hausse des tarifs infrastructurels et énergétiques.

Et ce alors que les prix concurrentiels sont une priorité pour les chargeurs. Pour 78% des personnes interrogées, ce critère est le numéro un pour la valorisation des services de transport. L'an dernier, la compétitivité-prix se classait encore deuxième. Le deuxième critère des chargeurs est l'orientation-client (72%) et la ponctualité des livraisons (70%).

WAGONS ISOLÉS

Le trafic de trains bloc peut encore dans une certaine mesure compenser la baisse de la demande. Cela ne vaut toutefois pas pour le transport avec wagons isolés, qui était déjà déficitaire avant la crise. En cause: la structure des coûts. Les coûts fixes dans le trafic diffus sont en effet beaucoup plus élevés que dans le trafic avec trains bloc. A cela s'ajoute que la concurrence est quasiment inexistante dans le segment des wagons isolés et que la concurrence avec le transport routier est féroce. Les camions sont en effet beaucoup plus flexibles que les trains lorsqu'il s'agit de petits volumes.

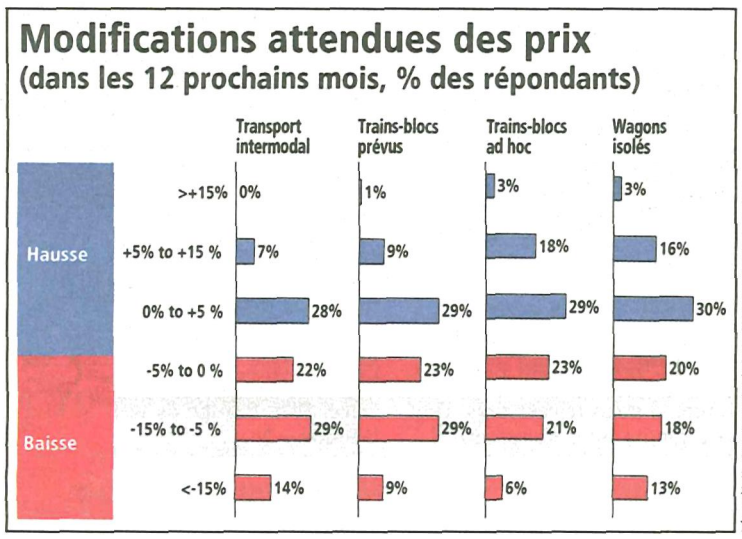
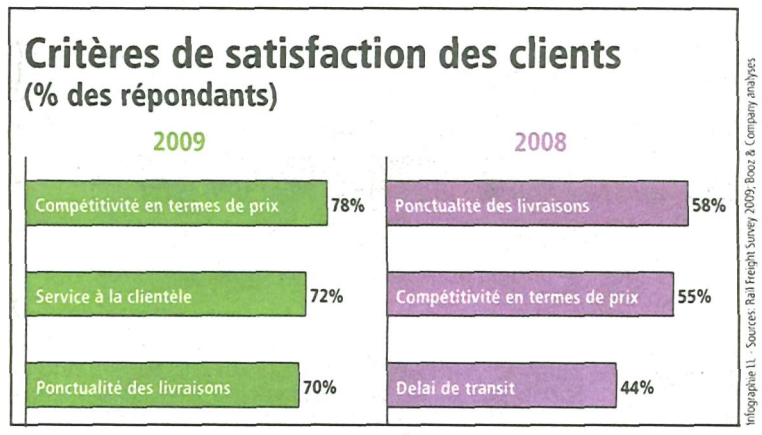
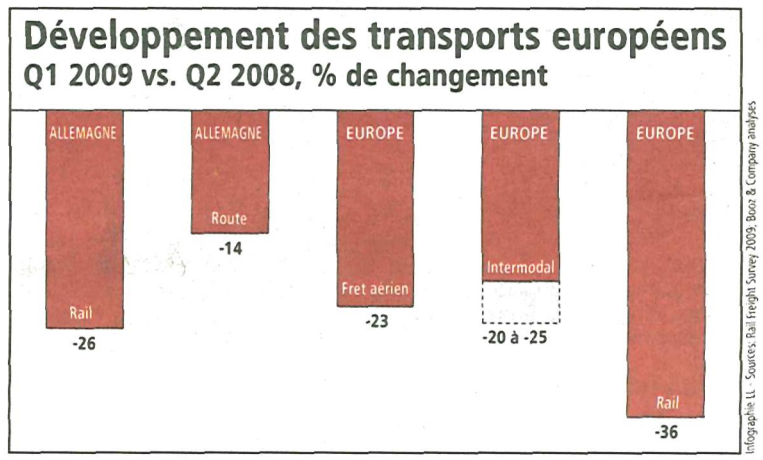
"LE MODE LE PLUS AFFECTÉ"

Selon les associations allemandes Allianz Pro Schiene et le Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), le transport de fret ferroviaire est plus que les autres modes de transport affecté par la crise. Ils ne comprennent dès lors pas pourquoi les politiciens allemands envisagent des baisses du péage pour le transport routier. "On parle toujours d'une baisse des charges pour le transport routier, alors qu'on ne pipe mot d'une réduction tarifaire dans le transport de fret ferroviaire, qui souffre néanmoins beaucoup plus", déclare Claudia Langowsky, managing director du VDV.

Son collègue d'Allianz Pro Schiene Dirk Flege est du même avis. "Le recul massif dans le transport routier a entre-temps atteint son paroxysme, mais il n'en va pas de même pour le transport ferroviaire." Les deux associations avertissent que la politique du gouvernement allemand va fausser la concurrence entre le rail et la route. "Pour certaines compagnies ferroviaires la situation devient petit à petit intenable", souligne-t-on.

SOLUTIONS

Or, à chaque problème il existe une solution. C'est ce qu'affirme l'association européenne des opérateurs ferroviaires privés House of Rail. Elle propose plusieurs mesures qui pourraient aider le secteur à se rétablir. Une de ces mesures est une scission complète entre la gestion de l'infrastructure et les opérations ferroviaires. Selon l'organisation, cela pourrait mettre un terme au monopole des compagnies historiques et faciliter la concurrence indispensable.

Elle plaide par ailleurs pour une limitation des tracasseries bureaucratiques et administratives. Le développement d'une stratégie pour le trafic diffus est absolument nécessaire, indique House of Rail. L'association est par ailleurs favorable à un régulateur indépendant solide qui veille à l'ouverture et la transparence du marché.

www.booz.com