



LES NOUVEAUX ENTRANTS SUR LE MARCHÉ DU FRET FERROVIAIRE FRANÇAIS

Mai 2009
Sonia Goujon

SOMMAIRE

Situation du fret ferroviaire en France.....	page 3
1. L'opérateur historique : la SNCF.....	page 5
2. Euro Cargo Rail.....	page 12
3. Veolia Cargo.....	page 16
4. VFLI.....	page 24
5. Colas Rail.....	page 27
6. CFL Cargo.....	page 29
7. B Cargo.....	page 31
8. Europorte 2.....	page 33
9. TSO.....	page 35
Conclusion.....	page 36
Annexe.....	page 40
Sources.....	page 41

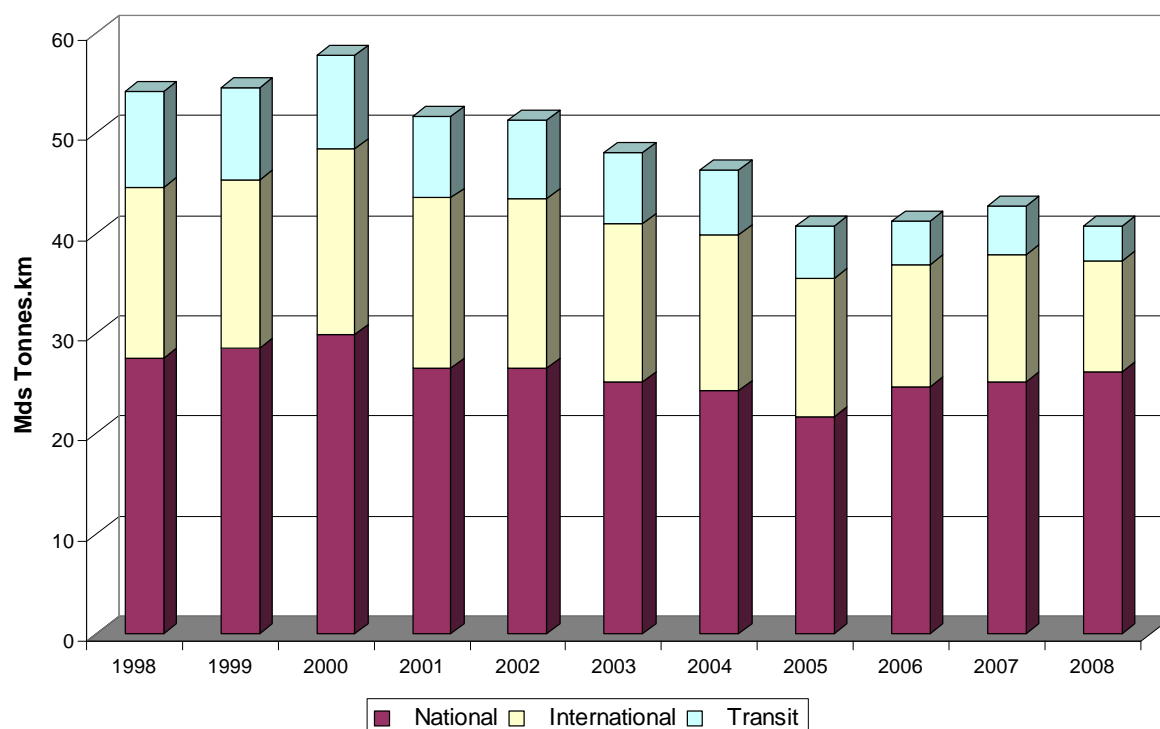
SITUATION DU FRET FERROVIAIRE EN FRANCE

Après la forte croissance enregistrée en 2007, le transport ferroviaire de marchandises repart à la baisse en 2008, avec un recul de 4,7 % des tonnes.km réalisées en France. Ce repli s'explique par la chute des transports internationaux (-13,5 %) et plus encore des transports en transit (-26,8 %). Le transport national poursuit sa croissance (+4 % après +2,5 % en 2007) portée par la montée en puissance des nouveaux opérateurs ferroviaires. Le marché français du fret ferroviaire est, en effet, ouvert à la concurrence depuis le 31 mars 2006. De nouvelles entreprises ferroviaires opèrent désormais en France : Veolia Cargo, Euro Cargo Rail, VFLI, Colas Rail, B-Cargo, CFL Cargo et Europorte 2¹.

Evolution du fret ferroviaire en France (Md de tonnes.km)

	2000	2006	2007	2008	2007/2008
Transport ferroviaire	57,7	41,2	42,6	40,6	-4,7%
National	29,9	24,6	25,2	26,2	4,0%
International	18,5	12,2	12,7	11,0	-13,5%
Transit	9,3	4,4	4,8	3,5	-26,8%

Source : SNCF et MEEDDAT/SoeS – enquête auprès des opérateurs ferroviaires pour Eurostat
Version provisoire du 46^{ème} rapport de la CCTN – mars 2009



Source : CCTN 2008 - SOeS

En 2007, les nouveaux entrants représentaient 4,7 % du marché national du fret ferroviaire (2 Md de tonnes.km). En 2008, ils représentent en moyenne annuelle environ 9 % des tonnes-kilomètres transportées.

¹ cf annexe avec la date de lancement des services commerciaux pour les nouveaux opérateurs

En termes de circulations sur le réseau ferré national, la part des nouvelles entreprises ferroviaires est passée de 3,3 % (3,68 M de trains.km²) en 2007 à 7 % (7,5 M de trains.km) en 2008. Les volumes transportés ont, en effet, baissé de 25 % en décembre 2008 par rapport à la moyenne mensuelle des 11 premiers mois de 2008. Les nouveaux entrants dont les volumes transportés ont diminué de 8,7 % en décembre, résistent mieux que la SNCF à la crise économique.

Circulations réelles sur le réseau ferré national (en millions trains.km)

	2006	2007	2008
Fret SNCF	113,6	107,9	99,4
Nouvelles entreprises ferroviaires	0,5	3,7	7,5
Fret (toutes entreprises ferroviaires)	114,1	111,6	106,9
Part des Nouvelles entreprises ferroviaires	0,4%	3,3%	7,0%

Source : RFF

² Train.kilomètre : unité d'œuvre servant de référence pour la détermination du droit de circulation. Les trains.km sont le produit de la distance parcourue en kilomètres par le nombre de circulations.

1. L'OPERATEUR HISTORIQUE : LA SNCF

1. Présentation de l'entreprise

En mai 2008, la SNCF a lancé une offre publique d'achat sur GEODIS dont elle détenait déjà 42,37 % des parts. Par le rachat de GEODIS, la SNCF devient le quatrième opérateur de fret européen derrière DHL (Deutsche Post), Schenker (Deutsche Bahn) et Kuhne & Nagel. La stratégie de la SNCF est la même que celle de la Deutsche Bahn qui en 2002 a fait l'acquisition de Schenker.

Principaux opérateurs logistiques en Europe (1)

- 1- Deutsche Post / DHL
- 2- Deutsche Bahn/Schenker
- 3- Kuehne & Nagel
- 4- SNCF/Geodis (2)
- 5- TNT

(1) Chiffres d'affaires consolidés 2007

(2) Cumul

Source : L'officiel des transporteurs - 11 avril 2008

Cette opération qui s'élève à 600 M€, doit permettre à la SNCF d'une part de compléter ses offres (en général sectorielles) en apportant des réponses plus globales et plus pertinentes aux enjeux logistiques des clients, d'autre part d'internationaliser ses solutions ferroviaires.

Une nouvelle branche a été créée en juillet 2008 : « Transports et Logistique ». Elle regroupe GEODIS, Fret SNCF ainsi que les filiales de transport et de logistique de la SNCF. Ce nouvel ensemble représente 50 000 salariés et pèse 8,5 Md d'€ en 2008.

Depuis le 1^{er} février 2009, la SNCF a réorganisé le pilotage de l'ensemble de ses activités fret. Ainsi quatre pôles métiers ont été créés :

- Pôle Geodis : messagerie, transports routier, commission de transport, logistique
- Pôle transports ferroviaires : un département de l'EPIC Fret SNCF, Naviland Cargo, Novatrans, VFLI...
- Pôle STVA, filiale spécialisée dans la logistique des voitures neuves
- Pôle gestion d'actifs : filiales de location de wagons et la nouvelle filiale Akiem (voir plus loin).

Chiffres clés 2007

- Chiffre d'affaires social de Fret SNCF : 1,94 milliards d'euros
- Chiffre d'affaires consolidé de la branche Fret (sans Geodis) : 2,94 milliards d'euros.
- 241 M€ de pertes en 2007 contre 260 M€ en 2006
- Les trafics en 2007 :
 - 105,1 millions de tonnes transportées dont 90,1 millions par trains classiques et 15 millions par transport combiné.
 - 40,6 milliards de tonnes.km dont 31,3 par trains classiques et 9,3 par transport combiné.
 - 38,4 % de trafic à l'international dont 15 % par les ports.

Chiffres clés 2008

La branche « Transports et Logistique » a connu une hausse de son chiffre d'affaires (+5%). La totalité de cette croissance est due à de la croissance externe. En effet, les pertes opérationnelles de Fret SNCF s'élevaient à 345 M€ (pour un chiffre d'affaires de 1,6 Md d'€) en raison de la crise économique ressentie dès le premier semestre 2008 et de la concurrence privée.

Le trafic est de 39,6 Md de tonnes.km (dont 2,8 Md pour les filiales) soit en baisse de 4,1 % par rapport à 2007. Les trafics concernés par cette baisse sont les trafics sidérurgiques et le combiné.

Perspectives pour 2009

Le trafic prévu pour 2009 est de 35,3 Md de tonnes.km. La SNCF a inscrit dans son budget une perte prévisionnelle de 450 M€ pour Fret SNCF.

2. Moyens matériels

En décembre 2008, Fret SNCF a créé SGVMT (Société de Gestion et de Valorisation du Matériel de Traction) sous la marque **Akiem**, une filiale détenue à 100% par la branche Transports et Logistique de la SNCF. Sa vocation est de gérer la location de 253 locomotives que Fret SNCF lui a cédées. Akiem pourra ainsi louer ses locomotives à son principal client (la SNCF) mais aussi à certaines filiales de la SNCF (VFLI, ITL...). Sa vocation est d'optimiser la gestion du parc et de soutenir de l'entreprise à l'international.

Son plan d'investissement est de 1030 M€ sur cinq ans :

- 438 M€ pour la reprise des locomotives de Fret SNCF
- 53 M€ pour le programme de rénovation de certains matériels
- 297 M€ pour l'achat de matériels neufs en cours de commande pour lesquels Akiem se substituera partiellement ou totalement à Fret SNCF
- 242 M€ pour des projets d'acquisition.

Le budget prévisionnel d'Akiem affiche pour Fret SNCF une plus value de cession de 49 M€ hors toute reprise de provision et un apport de trésorerie de 426 M€.

3. Stratégie de la SNCF

a) Le haut débit ferroviaire : un nouveau modèle industriel

Le haut débit ferroviaire est un système industriel répondant aux besoins de transports massifiés de l'industrie et de l'agriculture. Ce système répond ainsi aux besoins de volume et de réactivité des chargeurs par une massification des trafics sur les grands axes irriguant l'économie et par une forte fréquence des liaisons sur ces axes quel que soit le type de service.

Pour les trains entiers, Fret SNCF va anticiper davantage les flux et concevoir des liaisons régulières à forte capacité sur les axes majeurs, qui constitueront le cœur du système à haut débit.

Pour le transport combiné

L'ouverture de nouvelles plate-formes et liaisons (Le Havre – Paris, Le Havre – Cognac, Rotterdam – Lyon) à la suite de la restructuration de Naviland Cargo permettra de développer ce mode de massification des trafics.

Pour l'acheminement des wagons isolés

Fret SNCF a lancé la modernisation du wagon isolé en 2007 parallèlement à celles du transport combiné et du train entier. Le projet de rénovation de l'activité wagon isolé baptisé en interne SWING (wagon isolé nouvelle génération) a trois objectifs principaux : fiabilité, réduction des délais et réduction des coûts.

Le wagon isolé est une composante essentielle de l'offre de Fret SNCF :

- 35 % de ses trafics
- environ 2500 wagons chargés par jour
- 900 points desservis
- un produit vital pour certains marchés : sidérurgie, chimie, automobile
- une dimension internationale marquée : près d'un wagon isolé sur deux transporté par Fret SNCF commence ou achève son parcours hors de France.

Le système de lotissement (SWING) mis en œuvre depuis décembre 2008, a six composantes :

1. Un réseau de transport plus compact

Dans une logique de haut débit ferroviaire, le nouveau système de wagon isolé se concentrera autour de points de liaison situés à proximité des grandes zones industrielles et de bassins de consommation : trois hubs principaux (Villeneuve-Saint-Georges, Woippy, Sibelin), un hub d'appui (Gevrey) et 29 plate-formes. La fréquence entre hubs sera de l'ordre d'un train toutes les 4 heures. Entre deux à quatre trains par jour circuleront entre chaque plate-forme et le hub le plus proche. Cela permettra un acheminement plus rapide, un remplissage optimisé et une meilleure fiabilité.

2. Une offre de service segmentée

L'objectif est de promouvoir des partenariats commerciaux sur la base d'un engagement mutuel. Dans le cadre de la nouvelle offre, les pôles d'activités auront également la possibilité de concevoir des solutions d'acheminement spécifiques pour assurer l'évacuation journalière des sites de production par exemple.

3. Un pilotage opérationnel renforcé

De nouveaux outils de supervision sont en service. Ils indiquent la situation opérationnelle du réseau et précisent les causes des difficultés constatées.

4. Une organisation du convoyage centralisée

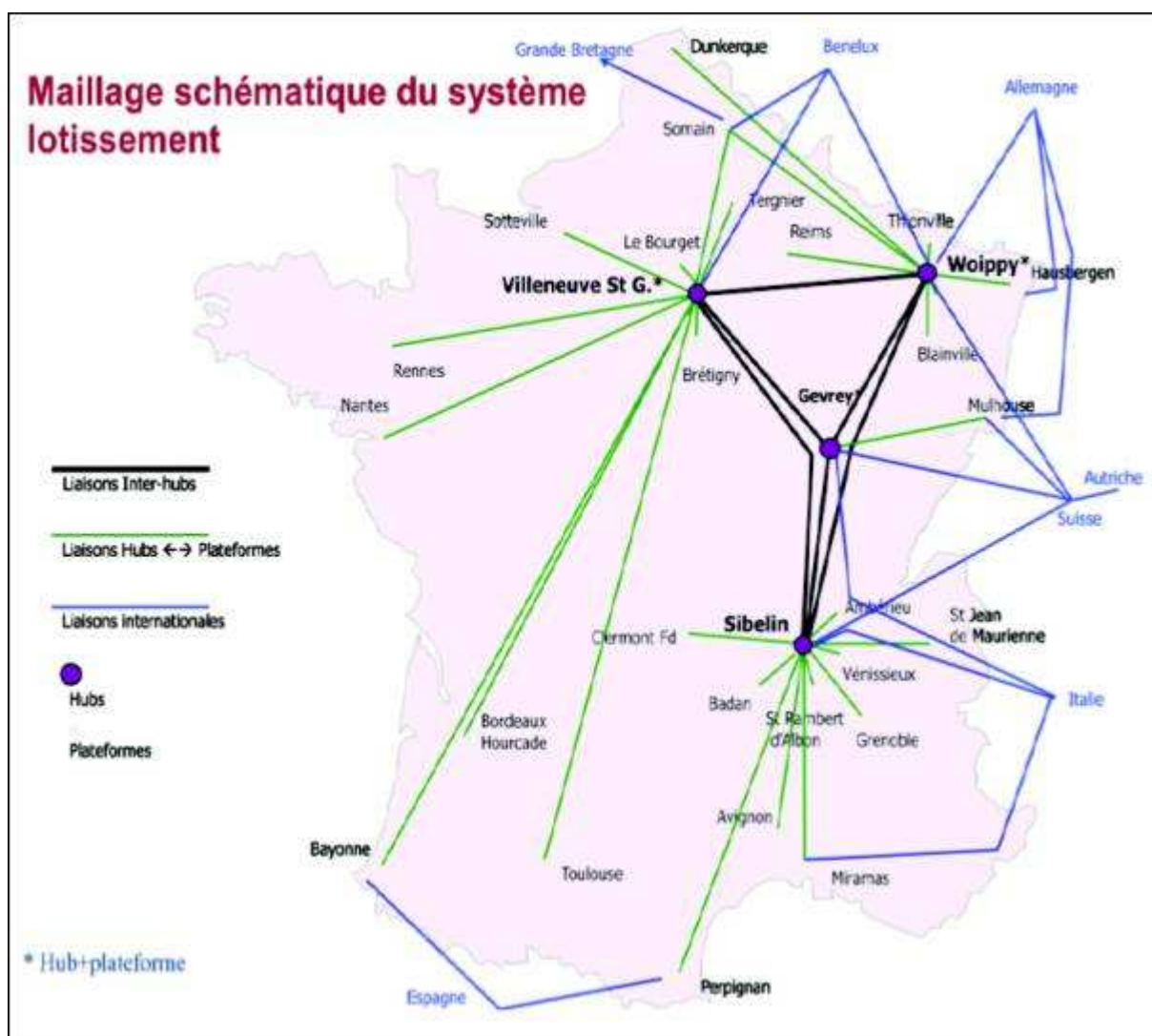
85 % des trains seront acheminés sous pilotage unique au moyen d'une flotte de locomotives dédiées.

5. Une révolution du travail dans les gares

Sur chaque plate-forme, un centre de production réunira trois fonctions jusqu'à présent dispersées : la coordination des dessertes en lien avec les chargeurs locaux, le tri des wagons en vue de constituer les trains de desserte et la saisie de l'information dans les systèmes informatiques.

6. Un système informatique tourné vers les clients

Le nouveau système informatique constituera le système nerveux du système de lotissement rénové.



Source : Dossier de presse SNCF du 9 septembre 2008

b) L'intégration industrielle

Des transformations internes sont nécessaires pour améliorer la compétitivité de Fret SNCF. Un nouveau pilotage de l'activité est mis en place avec la création de cinq pôles d'activité par secteur de marché :

- APC : Agriculture et produits de carrière
- PCA : Sidérurgie et charbon
- Fret express : combiné et produits frais
- Auto-PGC : automobile et grande consommation
- Chimie-lotissement : chimie, pétroles et groupements.

Le pilotage des trafics est orienté vers les clients en associant concepteurs de services et vendeurs. Des partenariats innovants sont en cours de mise en place avec certains des grands clients de Fret SNCF.

Cinq directions territoriales Fret sont créées : Nord, Est, Sud-Est, Atlantique, Normandie/Ile de France. L'objectif est la maîtrise directe par l'activité Fret de ses moyens. Ces directions se substituent à l'organisation générale de la SNCF pour le Fret. Tous les collaborateurs de Fret SNCF leur sont directement rattachés. Elles mettent en production les commandes des pôles d'activité.



Source : SNCF

Les conditions d'emploi des personnels sont adaptées aux besoins des chargeurs. Il s'agit de :

- Spécialiser les personnels au fret
- Enrichir les métiers d'une dimension technico-commerciale
- Raccourcir la chaîne de décision en supprimant un niveau hiérarchique (alléger les structures)
- Adapter les métiers et conditions d'emploi des personnels dans le respect des statuts.

L'objectif est d'enrichir les métiers et être plus polyvalent, souple et réactif en passant d'une logique d'agent de manœuvre à celle d'agent de desserte.

c) Développement de la SNCF à l'international

Fret SNCF réalise plus de 38 % de son chiffre d'affaires à l'international et intervient aussi bien en mode coopération qu'en « open access » ou transporteur principal.

L'Open Access (transporteur unique) consiste pour Fret SNCF à opérer seul avec ses propres certificats de sécurité. Cela permet d'éviter les ruptures techniques induites par le passage de frontières et leurs effets négatifs sur la compétitivité du transport ferroviaire.

On le distingue :

- Des opérations de transport bout en bout réalisées comme transporteur principal impliquant de la sous-traitance de transport ou de prestation
- Du mode traditionnel de cotraitance ou coopération (juxtaposition d'opérateurs).

➤ **L'open access**

La SNCF dispose de certificats de sécurité en Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Italie et Royaume-Uni. Elle est présente en Italie et au Benelux via des filiales :

- SFI (SNCF Fret Italia) : 70 trains par semaine
- SFB (SNCF Fret Benelux) : 50 trains par semaine. Son objectif est d'arriver à 100 trains fin 2008 puis 200 d'ici 2010 grâce à la forte croissance des ports belges.

La SNCF a demandé un certificat de sécurité pour opérer en Allemagne.

En avril 2008, la SNCF a racheté 75 % de Import Transport Logistik (ITL), un opérateur de fret ferroviaire allemand. Le groupe ITL a réalisé un chiffre d'affaires de 45 M€ en 2007 pour un volume de trafic de 1,3 Md de t.km et compte 160 salariés. ITL dispose de filiales aux Pays-Bas, République Tchèque et Pologne. La société prévoit de se développer vers l'Est de l'Europe jusqu'en Ukraine et Russie. Elle est très active dans le transport de matières premières, de céréales et de produits. Cette acquisition fait entrer la SNCF sur le marché allemand.

➤ **La coopération internationale**

SIBELIT

Le 31 mars 2006, les entreprises ferroviaires B-Cargo, Fret SNCF, CFF Cargo et CFL ont signé un accord de partenariat pour le lancement de Sibelit SA, « société pour l'itinéraire Benelux – Lorraine – Italie ». L'objectif est de garantir un niveau de qualité de service optimal à leurs clients pour le transport ferroviaire de marchandises sur l'axe nord-sud Anvers-Milan. Ces quatre entreprises vont adapter le nombre de relais de conducteurs, harmoniser la gestion des sillons et mettre en œuvre un système central de tracking et tracing permettant de suivre les trains en oubliant les frontières.

Projet X Rail

Ce projet, qui est en cours de finalisation, vise à mettre en place une alliance européenne pour faciliter l'exploitation des wagons isolés. Participent à ce projet : SNCF, Deutsche Bahn, B-Cargo (Belgique), Green Cargo (Suède), CFF Cargo (Suisse) et Rail Cargo Austria (Autriche).

X Rail vise un lancement d'un produit européen sur plusieurs relations dès 2009. L'objectif est d'accroître la qualité de service du wagon isolé à l'international, améliorer la compétitivité et ainsi augmenter la part modale du fer en créant un produit de lotissement attractif entre les grands centres économiques européens.

Les six entreprises devront se donner les moyens de mieux satisfaire les attentes des chargeurs utilisant une technique ferroviaire consommatrice de temps (passage aux frontières, triages...) et de moyens techniques et humains pour les acheminements internationaux de bout en bout.

En résumé, les choix stratégiques de la SNCF sont les suivants:

- Intégration de la nouvelle branche Transport et Logistique
- Renouveler le parc de locomotives
- Refondre le lotissement : le haut débit ferroviaire
- S'appuyer sur une nouvelle organisation en pôles d'activité et directions territoriales Fret : l'intégration industrielle
- Développement de nouvelles offres qui collent à la demande du client
- Développement international
- Appui des filiales ferroviaires pour des trafics hors du domaine de pertinence de la SNCF

2. EURO CARGO RAIL

1. Présentation de l'entreprise

Euro Cargo Rail a été créée en 2005 sous la forme d'une société française à actionnaire unique anglais : EWS (English Welsh & Scottish Railway Holdings). Cette entreprise a été rachetée par la compagnie ferroviaire allemande Deutsche Bahn (DB).

Avec des sites en France et en Espagne, ECR occupe une position stratégique pour décliner une solution logistique globale sur tout le continent européen, y compris jusqu'au Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche. ECR fournit à ses clients une offre complète de transport de marchandises en utilisant ses propres locomotives, wagons et employés de la société.

Le siège social de ECR et tous les services supports sont situés à Paris. Des unités opérationnelles sont implantées en région dans sept sites : Calais, Toulouse, Marseille, Bourg en Bresse, Nancy, Paris et Saint-Pierre des Corps. Des sites délocalisés se trouvent à Rouen, Châlons en Champagne, Lamballe, Le Mans, Nantes, Bordeaux, St Louis (Bâles), Forbach et Saint Louis.



Source : site Internet ECR

ECR s'est imposé comme le principal concurrent de la SNCF en transportant 2,5 Md de tonnes.km en 2008 (contre 1,2 Md de tonnes.km en 2007 ou 5 millions de tonnes en 2007) et couvert 415 000 km par mois en moyenne. 50 % du trafic pris en charge par ECR provient de la route. Avec 800 trains conduits par mois, Euro Cargo Rail représente 5,3 % de part de marché ferroviaire français (source : estimation RFF 2008).

2. Moyens matériels et humains

ECR possède 91 locomotives (100 supplémentaires étant attendues en 2009 – 2010) et gère 2000 wagons.

ECR a un centre agréé de formation à la conduite de locomotives opérant dans plusieurs régions françaises.

L'entreprise ferroviaire compte 830 employés répartis sur 15 zones assurant un maillage de l'ensemble du territoire. Elle dispose de 350 conducteurs formés.

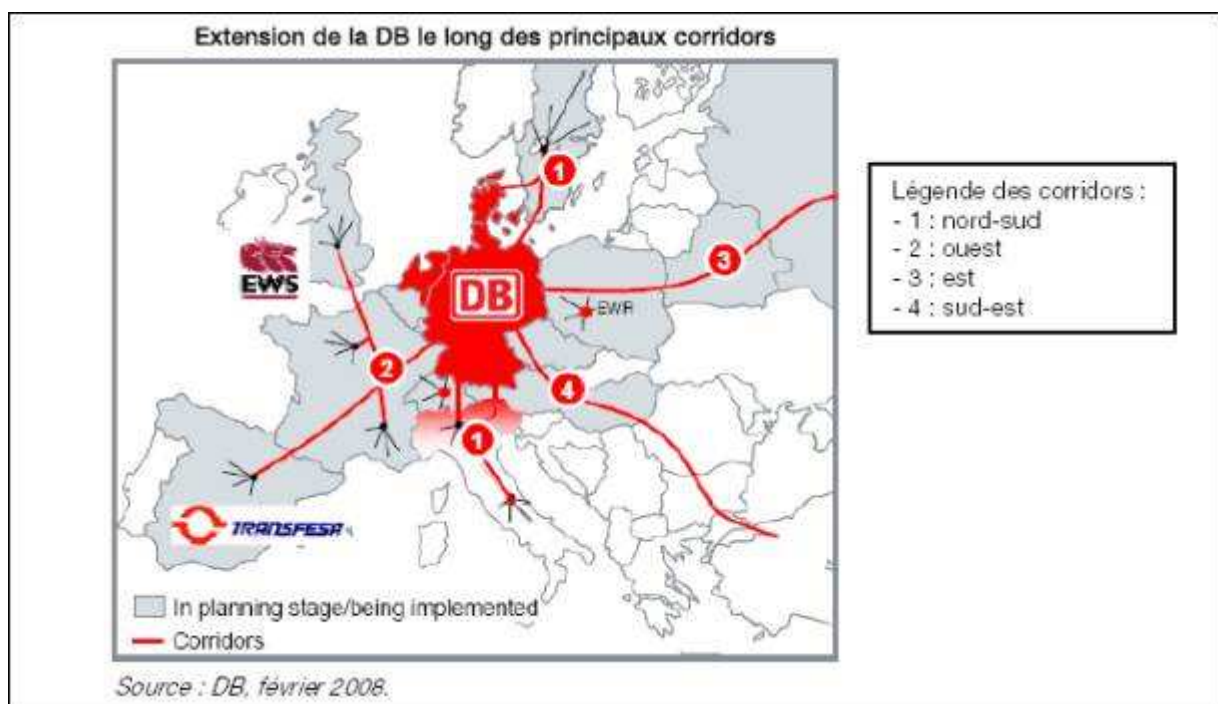
3. Stratégie d'ECR

a) **Rachat par la Deutsche Bahn**

En novembre 2007, la commission européenne a autorisé le rachat d'ECR par la DB en échange d'engagements concernant le marché français du transport de fret :

- ECR doit poursuivre le développement ces cinq prochaines années en achetant le nombre de locomotives et en formant le nombre de conducteurs prévus dans le plan d'affaires
- Elle doit ouvrir l'école de formation à tous les opérateurs qui le souhaitent à l'exception de la SNCF
- Lorsque ECR aura son atelier de maintenance, celui-ci devra être ouvert aux autres entreprises ferroviaires.

La DB est le premier opérateur ferroviaire en Europe disposant donc d'une flotte de wagons et de locomotives importante. Or une des raisons qui empêche souvent les nouveaux entrants de se développer davantage en France, est la pénurie de matériel roulant. En faisant partie du groupe DB, cela offre à ECR un potentiel de développement important en France.



Source : Le fret ferroviaire en Allemagne : du redressement à la stratégie continentale (Conseil d'analyse stratégique – Note de veille n°95 – Avril 2008)

b) Une entreprise généraliste

ECR est présent sur la courte (150 km) et la longue distance (1200 km avec trois relèves de conducteurs). Elle se qualifie d'entreprise généraliste qui circule partout en France. Elle n'exclut aucun marché et assure toutes les prestations demandées par les clients. Les marchés sur lesquels ECR est présent, sont très divers : granulats, céréales, eaux minérales, automobile et pièces détachées, combiné (mais pas de produits chimiques).

Les types de desserte sont très divers : trains complets réguliers mais aussi dessertes irrégulières « à la carte » comme pour les granulats (peu d'origines et beaucoup de destinations) et céréales (beaucoup d'origines et peu de destinations), et transport par lots (pour Danone avec deux lots).

ECR ne propose pas d'offres dans le secteur du wagon isolé faute de capacités de triage suffisantes à un coût abordable (barème d'accès aux gares de triage estimé trop élevé).

c) Une stratégie agressive sur les prix

La stratégie d'ECR est souvent qualifiée d'agressive sur les prix. Ils seraient ainsi 10 % moins cher. L'entreprise explique cela par :

- Une amélioration des rotations
- Des solutions logistiques proposées qui s'inspirent des besoins réels des clients
- Des commerciaux / ingénieurs sont envoyés sur les sites des futurs clients pour établir un diagnostic très approfondi.

4. Les Contrats en France

La liste des contrats présentés dans le tableau suivant n'est pas exhaustive.

En termes de perspectives, ECR a annoncé en 2008 qu'ils allaient poursuivre leur croissance comme en 2007 mais avec davantage de liaisons internationales.

Pour les trafics transmanche via le tunnel, ECR dispose d'ailleurs d'un avantage par rapport à ses concurrents : la participation britannique aux coûts fixes d'infrastructure. La SNCF et Eurotunnel n'ont pas obtenu de participation de l'Etat français.

Date de démarrage	Liaison	Caractéristiques des contrats
Mai 2006	Transport de granulats entre les carrières du boulonnais embranchées à Caffiers et notamment Gallion, Gravenchon-Port-Jérôme, Longueil-Sainte-Marie, Plessis	200 000 tonnes
Juillet 2006	Transport de céréales pour Le Gouessant depuis près de 80 points de chargement vers Pontivy - Saint-Gérand et Lamballe	400 000 tonnes
Janvier 2007	Transport de charbon de Dunkerque vers Tavaux (Franche Comté) pour 1/3 et vers Varangéville (Lorraine) pour les 2/3 pour le compte de Solvay	330 000 tonnes par an - Contrat de trois ans - 110 000 tonnes soit 2 trains/semaine vers Tavaux et 220 000 tonnes soit 4 trains/semaine vers Varangéville avec un prix inférieur
Décembre 2006	Transport de boissons des sites d'Evian (Haute-Savoie) et de Volvic (Puy de Dome) vers la Grande-Bretagne pour le compte de Danone	200 000 tonnes – Transport par lots
Janvier 2007	Acheminement de sable notamment entre Malesherbes et Saint-Romain-le-Puy pour Saint-Gobain	
	Transport de chaux sur Caffiers-Dunkerque pour le compte de Chaux et Dolomies du Boulonnais du groupe Lhoist	
	Expédition de granulats depuis les carrières de Vignats (groupe Bassaltes) vers Motteville, Elbeuf et Gaillon	
Mars 2007	Réalisation de la traction sur le parcours Vintimille - Hendaye d'un train pour Fiat reliant l'Italie (Chivass près de Turin) et l'Espagne (Valladolid) en partenariat avec Trenitalia et la Renfe, via Toulouse et Bordeaux pour le transport de pièces automobiles	Il est prévu un train hebdomadaire par sens puis deux à partir de mai 2007
	Transport de Conteneurs entre Le Havre et Gerzat près de Clermont-Ferrand pour Rail Link	Trafic estimé à 200 000 tonnes par an
Octobre 2007	Trafic de céréales pour Glon Sanders arrivant à Saint-Gérand	150 trains - 200 000 tonnes de céréales
Juillet 2008	Service de fret ferroviaire à destination du port de Honfleur en provenance des carrières de Vignats	Trafic entre 150 000 et 300 000 tonnes/an. Des trains déposeront tous les deux jours des agrégats sur un terrain de 4 ha d'un parc d'activités. Depuis 2005, il n'y avait plus de trafic fret vers ce port
	Transport de bobines d'acier produites dans les usines Saarstahl de Sarrebruck-Burbach vers Golbey (Michelin) et Conflandey.	
	Trafic via le tunnel sous la Manche pris à la SNCF par ECR : - Manchester – Bari (GTS) - Hams Hall – Novare (Norfolkline) - Dagenham – Silla (Ford) - Scunthorpe – Ebange (transport d'acier)	

3. VEOLIA CARGO

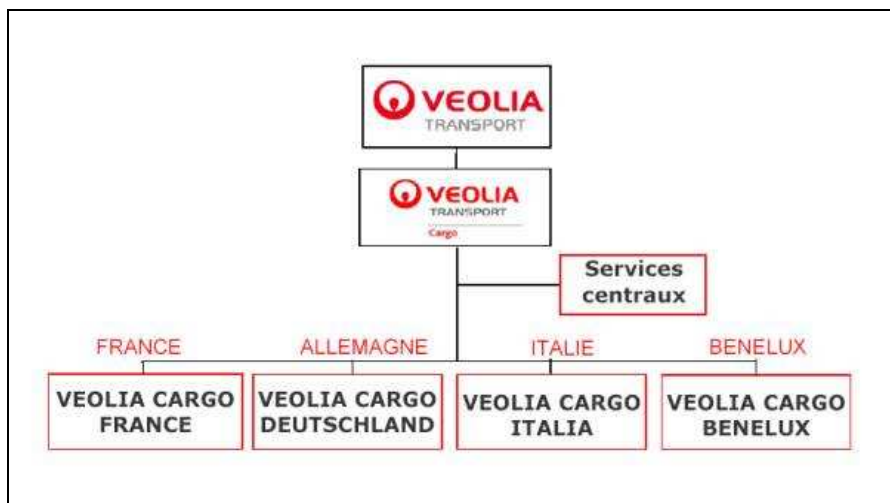
1. Présentation de l'entreprise

Début 2006, Veolia Transport a créé un pôle entièrement dédié au fret ferroviaire : Veolia Cargo. Cette organisation doit permettre de mieux répondre aux besoins des clients industriels qui souhaitent s'adresser à un interlocuteur unique. Veolia Cargo regroupe plusieurs filiales :

- Veolia Cargo France
- Veolia Cargo Deutschland
- Veolia Cargo Benelux
- Veolia Cargo Italia.

S'ajoutent des filiales de spécialité comme en France :

- CFTA Cargo : C'est un opérateur ferroviaire de proximité. Cette filiale exerce des activités de traction ferroviaire et propose des services supplémentaires comme la logistique sur site.
- Socorail : Elle réalise des prestations de services logistique interne sur les sites industriels notamment dans les secteurs pétrolier, chimique, sidérurgique, automobile et matériaux de construction. Socorail est présent sur 30 sites industriels en France. L'effectif est de 350 collaborateurs.



Cette nouvelle structure permet à Veolia Transport de se positionner comme un acteur majeur du fret ferroviaire européen, sur une large gamme de prestations allant du transport à la logistique ferroviaire au travers d'une organisation proche des marchés.

Veolia Cargo propose des solutions logistiques qui vont de la traction ferroviaire à l'organisation logistique intégrée :

- Traction ferroviaire (locomotives, conducteurs, sillons, sécurité) : transfrontalier, national, régional, dernier kilomètre
- Logistique sur site (locomotives, conducteurs, assemblage de trains, tri des wagons, sécurité) : terminaux, sites industriels
- Services associés : services logistiques sur site (i.e chargement / déchargement), optimisation logistique, gestion d'infrastructure, maintenance.

Le trafic de Veolia Cargo est de 4,5 Md de tonnes-km transportées par an.

Son chiffre d'affaires est passé de 122 M € en 2007 (dont près de 20 M€ pour le fret hexagonal) à 188 M€ en 2008. Cette augmentation est notamment due à l'acquisition de Rail4Chem (voir 3.d) en avril 2008 qui permet ainsi à Veolia Cargo d'étendre son domaine d'intervention sur les principaux corridors européens de transport.

Compte tenu de la chute des volumes dans le fret ferroviaire enregistrée depuis quelques mois, Veolia Environnement chercherait à céder sa filiale Veolia Cargo.

2. Moyens matériels et humains

Veolia Cargo dispose de 200 locomotives et emploie 1250 salariés.

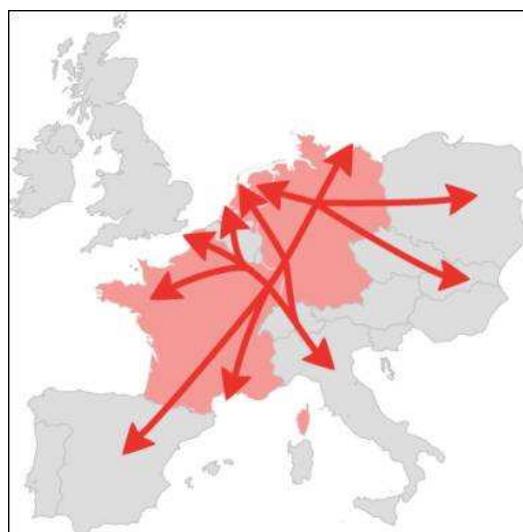
En 2006, Veolia Cargo a obtenu l'agrément du Ministère des Transports pour former sur le Campus Veolia Environnement son personnel ferroviaire. Chaque année, entre 40 et 50 cheminots suivent cet enseignement de neuf mois alternant théorie et pratique. Sécurité et polyvalence sont les deux axes de cette formation. Ainsi outre l'apprentissage de la conduite des trains, l'enseignement inclut les opérations au sol (vérification des attelages, vérification des wagons, essais des freins, essais d'étanchéité des wagons, vérification des chargements,...), la relation avec le client industriel, l'établissement des documents de transport ainsi que la reconnaissance extérieure du chargement.

3. Stratégie de Veolia

a) **Ses débuts en France**

En juin 2005, Veolia Cargo est devenu la première entreprise française ferroviaire privée à faire circuler des trains de fret entre la France et l'Allemagne (trains de chaux). C'est également Veolia Cargo qui a ouvert le marché ferroviaire domestique français avec la mise en service du premier trafic régulier privé pour le groupe O-I, leader mondial pour la fabrication de bouteilles (voir tableau).

b) **Son implantation en Europe**



Source : Veolia Cargo

Par l'acquisition de la moitié des activités de Dortmund Eisenbahn (DE) en Allemagne en 2005, **Veolia Cargo Deutschland** a consolidé sa position de leader des opérateurs privés du fret en Allemagne. Son chiffre d'affaires est passé de 35 à 60 M€ et ses effectifs de 200 à 400 personnes. DE est une filiale à 50 % du port de Dortmund. Cette acquisition lui donne l'opportunité d'être le plus important exploitant privé de fret en Allemagne, notamment dans le secteur de l'acier. Cela lui permet de devenir le partenaire de l'une des plus importantes « stadtwerke » dans le land de Rhénanie du Nord-Westphalie.



Source : Plaquette Veolia Cargo – mars 2008

Veolia Cargo Nederland a démarré son activité par des liaisons entre les Pays-Bas et l'Allemagne en collaboration avec Veolia Cargo Deutschland :

- En février 2006 : un contrat de fret ferroviaire avec une entreprise spécialisée dans la production de biocarburant. Ce contrat doit assurer le transport de 210 000 tonnes de bio diesel, bio éthanol et huile de soja entre le port de Rotterdam et deux sites allemands d'une part et en Allemagne d'autre part (contrat de trois ans pour un chiffre d'affaires cumulé de 15 M€).
- En mai 2006 : contrat pour l'acheminement de 570 000 tonnes par an de charbon d'importation pour l'alimentation d'une centrale électrique entre les deux pays et en Allemagne pour le compte de l'entreprise Mark E (contrat de trois ans pour un chiffre d'affaires cumulé de 9 M€).

En 2007, Veolia Nederland a obtenu trois nouveaux contrats :

- Pour ECT Venlo, n°1 des opérateurs de terminaux portuaires, trois trains de conteneurs aller-retour par jour entre les terminaux des ports de Rotterdam et ECT Venlo
- En collaboration avec SBB Cargo, deux trains aller-retour par jour entre les terminaux de Broekman à Rotterdam et Cologne en Allemagne à destination de la Suisse
- Pour Hupa, opérateur suisse de transport combiné et en collaboration avec TWE Bahnbetriebs, plusieurs trains par jour de conteneurs et remorques routières entre Rotterdam et Hambourg.



Source : Plaquette Veolia Cargo – mars 2008

Veolia Cargo Italie a obtenu son certificat de sécurité le 1^{er} août 2008 qui lui permet d’offrir des services de fret ferroviaires sur le territoire italien pour des trafics internes et pour les liaisons internationales avec les autres filiales du groupe.

Veolia Cargo a démarré en décembre 2008 un trafic international de conteneurs pour l’opérateur intermodal Hupac entre Brescia (Italie) et le port de Rotterdam (Pays-Bas). C’est un trafic de six trains par semaine avec une traction électrique sur la majorité du parcours.

c) La fin de son alliance avec CMA CGM

En 2006, le groupe maritime CMA CGM et Veolia Transport ont décidé de s’allier afin de développer en Europe une nouvelle offre de transport ferroviaire combiné de conteneurs maritimes entre les grands terminaux portuaires et les principales régions économiques européennes. Le partenariat repose sur la création de deux sociétés :

- Un opérateur de transport combiné (Rail Link Europe) contrôlé à 51 % par Rail Link (filiale ferroviaire existante de l’armateur) et 49 % par Veolia Transport. Il est chargé d’organiser et de commercialiser le transport de conteneurs maritimes entre les terminaux portuaires et le site industriel du client final.
- Une entreprise ferroviaire (Veolia Cargo Link) contrôlée à 51 % par Veolia Transport et 49 % par Rail Link. Elle réunit les moyens industriels (locomotives...) et assurera le transport ferroviaire de conteneurs.

L’objectif de cette alliance était de développer : le trafic ferroviaire de conteneurs entre les ports de l’Europe du Nord et l’Allemagne, les liaisons avec l’Espagne (Barcelone et Bilbao) et la densification du maillage en France. CMA CGM développant ainsi les prestations intégrées porte à porte. L’ordre de grandeur des chiffres d’affaires attendus en 2011 était de 100 M€ pour l’opérateur de transport combiné et de 50 M€ pour l’entreprise ferroviaire.

Les liaisons lancées depuis 2006 par Veolia Cargo Link dans le cadre de l’alliance avec Rail Link Europe sont les suivantes :

- Marseille - Ludwigshafen (Mannheim - Allemagne) : trois rotations par semaine

- Lyon – Marseille : une rotation par semaine
- Lyon – Fos : trois rotations par semaine
- Le Havre – Dourges (terminal multimodal Delta 3) : trois rotations par semaine
- Dourges-Mannheim (terminal de Wincanton) via Forbach : permet de connecter le Port du Havre (dont le nouveau terminal de France) et la région Nord-Pas-de-Calais à l'Allemagne - deux rotations par semaine
- Dourges – Zeebrugge et Dourges – Anvers couplé avec Dourges - Lyon : deux à trois rotations par semaine

En mars 2009, CMA CGM et Veolia ont décidé de mettre fin à leur collaboration. Les deux filiales (Rail Link Europe et Veolia Cargo Link) vont être dissoutes. Chaque partenaire cède à son homologue ses participations minoritaires. Le développement de l'activité ferroviaire a été très rapide avec un triplement des volumes en deux ans. Mais la rentabilité et les volumes n'ont pas été suffisants en raison du contexte concurrentiel. Après des suspensions d'activité sur certaines lignes notamment vers l'étranger, Rail Link Europe a ouvert une nouvelle liaison nationale entre Bordeaux et Le Havre en mars 2009 (avec la traction assurée par Veolia). Les deux entreprises conserveront des relations commerciales.

d) Acquisition de Rail4Chem

Veolia Cargo a signé un accord relatif à l'acquisition de Rail4Chem, entreprise ferroviaire spécialisée dans le transport de fret ferroviaire international. Détenue par quatre actionnaires privés, Rail4Chem a réalisé un chiffre d'affaires de plus de 80 M€ en 2007.

Veolia Cargo double ainsi ses activités en Allemagne. Cette acquisition offre des positions sur de nouveaux pays (comme la Pologne et la Suisse). Veolia Cargo étend son influence sur les grands corridors d'échanges européens et s'ouvre ainsi de nouveaux débouchés industriels notamment dans les secteurs de la chimie et de l'agroalimentaire, tout en confortant sa présence sur le marché des conteneurs.

4. Contrats en France

Veolia a d'abord développé son activité en France avec le transport de conteneurs (via son partenariat avec l'armateur CMA CGM). Début 2008, l'activité de Veolia se répartissait en 1/3 de conteneurs, 1/3 de sidérurgie et 1/3 fret conventionnel. L'entreprise a ensuite entrepris un rééquilibrage dans l'affectation des moyens en faveur du fret conventionnel.

Veolia est présent sur les marchés suivants : automobile, matériaux de construction et verre, transport combiné, agroalimentaire, mécanique, sidérurgie – industries d'extraction, pétrole – gaz-chimie, papier et gestion des déchets.



Source : Plaquette Veolia Cargo – mars 2008

Avant la crise économique, Veolia affichait la volonté de ne pas trop se disperser mais plutôt de consolider les grands pôles industriels générateurs de trafic comme le nord, l’est, le couloir rhodanien et Perpignan (trafic prévu près du Boulou). Les agences de Veolia en France sont d’ailleurs surtout concentrées dans le Nord et l’Est. Il existe également une agence à Lyon, une dans le Sud Ouest et une à Marseille (via Socorail).

La liste des contrats présentés dans le tableau suivant n’est pas exhaustive.

Date de démarrage	Liaison	Caractéristiques des contrats
Juin 2005	Transports internationaux de chaux sur une ligne entre le département de la Meuse et le land allemand de la Sarre pour le compte d'un groupement de sidérurgistes allemands. la ligne : - Dugny - Saardtahl : 180 km - Sorcy - Saarstahl : 240 km.	4 rotations par semaine - chiffre d'affaires cumulé de 10 M€ pour une durée de 5 ans - 200 000 tonnes par an. Ce transport était auparavant assuré conjointement par la SNCF et la DB. La prestation comprend la traction ferroviaire et la fourniture de wagons
Octobre 2005	Transport de papier entre Golbey dans les Vosges et Offenbourg en Allemagne. Contrat signé avec le groupe papetier Norske Skog et la société belge Eurorail constructeur et gestionnaire de la plate-forme logistique ferroviaire de Golbey	4 à 5 rotations par semaine - 180 000 tonnes par an - 36 000 tonnes /km – chiffre d'affaires de 3 M€ sur une durée de trois ans pour le transport de bobines de papier - trajet de 200 km - la prestation comprend uniquement la traction
Juillet 2006	Acheminement de bouteilles vides pour le Groupe O-I, leader mondial de la fabrication de bouteilles, entre la verrerie de Gironcourt dans le Nord et l'usine Kronembourg d'Obernai en Alsace	Parcours de 290 km - Le contrat porte sur 3 à 5 rotations par semaine pour un volume annuel transporté de 180 000 tonnes – Chiffre d'affaires de 13,5 M€ - Fourniture de moyens de traction et de wagons
Décembre 2006	Exploitation de trains de transport combiné en partenariat avec Rail Link, filiale de CMA-CGM (création des entreprises Rail Link Europe et Veolia Cargo Link).	
Mars 2007	Contrat avec Lafarge pour le transport de laitier broyé (sous-produit de la sidérurgie) entre le site industriel de Lafarge ciments à Bassens sur le port de Bordeaux et une cimenterie de Martres-Tolosane embranchée à Boussens au sud-est de Toulouse	Trois rotations de trains par semaine puis cinq en fonction des évolutions de la montée en charge sur la durée du contrat. Le tonnage annuel transporté est compris entre 100 000 et 170 000 tonnes. – Parcours de 350 km - Le trafic est nouveau : ni repris à l'opérateur historique, ni reversé à la route. Contrat de 4 ans pour un chiffre d'affaires cumulé de 7,5 M€. Le contrat inclut les opérations logistiques intra site de chargement et de déchargement
2007	Contrat avec les Ciments Lafarge pour du transport de laitier broyé entre Dunkerque et Le Havre	Contrat de 3,5 ans pour un chiffre d'affaires d'environ 2 M€ par an en traction et logistique
Janvier 2008	Liaison entre Golbey (Vosges) et Le Boulou (Perpignan) pour le compte d'Eurorail, organisateur de transports en partenariat avec le groupe papetier norvégien Norske Skog	Chiffre d'affaires de 15 M€ sur trois ans – 350 millions de tonnes/km transportées par an – 13 rotations par semaine. Ce nouveau contrat permet à Veolia de reconduire de trois ans le contrat signé en 2005. Les wagons opérés par Norske Skog sont assemblés avec des wagons de transport d'acier en provenance de Bettembourg (Luxembourg). Les liaisons sont opérées avec des locomotives électriques.
Mai 2008	Transport courte distance (Niort- Carcassone) de vins et spiritueux	30 000 tonnes par an soit l'équivalent de 1200 camions par an – 1 train par semaine – contrat de 4 ans Trafic routier depuis 2005 (arrêt du service SNCF)

Date de démarrage	Liaison	Caractéristiques des contrats
Juillet 2008	Contrat pour le transport de voitures du site de production de Ford à Sarlouis (Allemagne) vers Perpignan (plate-forme du Boulou) et Bayonne pour le compte de STVA, société spécialisée dans le transport et la logistique automobiles, filiale du groupe SNCF	Transport de 35 000 voitures par an Trois trains / semaine Contrat de 3,5 ans.
Août 2008	Transport de malt en exportation entre la principale usine de MaltEurop située en France (Vitry-le-François) vers la Belgique (Anvers)	2 à 3 rotations par semaine – 120 000 tonnes par an – Durée : 4,5 ans - La traction jusqu'à la frontière est assurée par Veolia Cargo France. Veolia Cargo Benelux qui utilisera les ressources de Rail4Chem prend ensuite le relais jusqu'à Anvers.
2008	Trafic de graines, d'huile et de tourteaux de colza pour le compte de l'usine du groupe Saipol implantée à Mériot (près de Nogent-sur-Seine).	Contrat de 3 ans – Chiffres d'affaires de 6 M€ - 4 trains par semaine

4. VFLI

1. Présentation de l'entreprise

VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles), filiale de la SNCF, a été créée en 1998. Elle est née de l'intégration de l'ancien réseau ferré départemental des Landes (VFL), de filiales des chemins de fer départementaux et du grand réseau des Houillères de Lorraine. Depuis août 2006, VFLI a le statut d'entreprise ferroviaire.

Le cœur de métier de l'entreprise est la traction ferroviaire sur sites industriels (installations terminales embranchées). VFLI exploite aujourd'hui une quarantaine de réseaux ferrés privés sur des sites industriels appartenant par exemple à Rhodia, Arkema, Arcelor, Renault ou Coke de Carling. Le groupe propose en plus du service ferroviaire des prestations annexes comme le déchargement de camions ou la gestion des flux.

VFLI exerce aussi une activité de traction sur le Réseau Ferré National dont une partie en sous-traitance de la SNCF. Ainsi, Fertis, filiale de VFLI, a assuré la traction des trains approvisionnant le chantier de la ligne TGV Est et opère du transport de fret dans le Morvan.

VFLI a quatre agences régionales : Nord-Ouest, Est, Sud-Est et Sud-Ouest. Elle dispose d'un centre de formation et de trois ateliers de maintenance.

Le chiffre d'affaires de VFLI est de 72 M€ en 2008 soit en hausse de 20 % par rapport à 2007 (60 M€). Il se répartit de la manière suivante :

- 40 % : activité d'opérateur ferroviaire sur le réseau national
- 40 % : traction et logistique sur site industriel
- 20 % : traction des trains de travaux.

Ses volumes transportés ont accusé une baisse de l'ordre de 40 % en décembre 2008 et de 25 à 30 % en janvier 2009 en raison de la crise économique.

2. Moyens matériels et humains

L'entreprise compte près de 800 salariés dont :

- 550 opérateurs ferroviaires industrie
- 120 opérateurs ferroviaires Gares
- 100 opérateurs ferroviaires lignes (conducteurs).

En 2007, 150 agents ont été recrutés. 70 conducteurs ont été formés. La formation des conducteurs dure neuf mois. Elle est dispensée à Freyming-Merlebach et à Autun où l'entreprise dispose d'une annexe.

D'ici fin 2009, VFLI disposera d'une trentaine de locomotives thermiques Vossloh de type G 1206. Une quinzaine de BB 400 aptes au réseau ferré national compléteront progressivement le parc.

Les locomotives électriques (type BB 27000) sont louées chez Akiem notamment pour le contrat passé avec Districhrono.

3. Stratégie de VFLI

L'objectif de VFLI est de satisfaire une demande de prestation intégrée de ses clients industriels qui recherchent un service de transport global et un interlocuteur unique. VFLI ne se limite pas à la desserte de proximité mais intervient sur la courte et moyenne distance, ITE et trains de travaux ; et depuis peu sur la longue distance.

VFLI serait moins chère et plus souple dans son fonctionnement que la SNCF pour certains trafics. Lors d'une rencontre avec la presse, Emmanuel Delachambre, directeur général de VFLI, a admis une différence de coûts de 15 % avec la SNCF. Cette différence est essentiellement due aux frais de personnel (rémunération inférieure de 10 %). VFLI met en avant la polycompétence de ses salariés, ayant un statut de droit privé, comme gage de compétitivité. Les personnels sont par exemple formés à la fois pour assurer la conduite des locomotives sur le réseau ferroviaire principal que pour la desserte terminale et les manœuvres sur les ITE des sites industriels.

Grâce à des moyens spécialement dédiés et à la polycompétence, VFLI peut mettre en place une organisation de travail plus efficace que ne permet pas la convention collective de la SNCF.

4. Contrats

Début 2008, VFLI estimait que ses trafics étaient, à hauteur de 80 %, du total issus d'anciens contrats SNCF, les 20 % restants repris à la route. Une grande partie des premiers contrats sont liés à l'exploitation des lignes du Morvan historiquement affermees par la SNCF à l'ancêtre de l'opérateur. Moins de 30 % des affaires en cours de négociation en 2008 étaient apportées par le propriétaire Fret SNCF.

VFLI, comme la plupart des nouveaux entrants sur le marché du fret ferroviaire, ne disposait pas en 2008 de moyens suffisants (matériels et humains) pour répondre à toutes les sollicitations. Cette situation leur a permis toutefois de sélectionner les contrats qui leur paraissaient les plus rentables :

- les trafics massifiés réguliers de courte et moyenne distances
- les dessertes terminales à enjeux
- les ports
- les grands bassins industriels
- les trains de combiné sur longue distance (à terme).

Date de démarrage	Liaisons	Caractéristiques des contrats
	Etoile Mont de Marsan (Morcenx)	
	Morvan (Autun)	
Octobre 2007	Trains de coke de bout en bout entre Carling (Moselle) et Dillingen (Allemagne) pour le compte de Cokes de Carling en coopération avec un partenaire allemand (Wincanton Rail)	Les trains étaient tractés par SNCF en partenariat avec Railion
1er octobre 2007	Transport de voitures de Corbehem au Havre (entre l'usine Renault de Douai et Le Havre) - STVA	280 km
Novembre 2007	Approvisionnement de Monoprix au départ de Lieusaint et Combs-la-Ville vers Paris-Bercy : marchandises diverses sèches palettisés	Contrat opéré en sous-traitance de la SNCF
en 2008	Trafic de cuivre entre le port de Dunkerque, le Pas de Calais et l'Aisne (vers Loison et Chauny) pour le groupe Nexans qui au travers de sa filiale SCCC (Société de coulée continue du cuivre) est déjà son premier client sur site industriel	200 km (vers Chauny dans l'Aisne) et 400 km environ (vers Loison dans la Meuse)
14 juin 2008	Transport de matériaux au profit des carrières du Boulonnais au départ de Caffiers (Pas-de-Calais) vers la Picardie et l'Ile-de-France	Cela correspond à la moitié des trafics ferroviaires des carrières du Boulonnais, en remplacement de fret SNCF soit 200 000 tonnes (l'autre moitié est assurée par ECR)
2008	Transport de Mâchefer entre Strasbourg et Hagondange (Moselle) pour le compte de Protires, filiale d'EDF gérant l'usine d'incinération et la plate-forme de traitement des mâchefers de la communauté urbaine de Strasbourg	
Avril 2009	Transport entre Compiègne et Avignon pour le compte de Districhrono (filiale de la SNCF)	800 km – Traction électrique avec relèvement de conducteur – 500 trains réguliers par an
Avril 2009	Transport de produits chimiques par VFLI et la filiale allemande de la SNCF (ITL)	Quarantaine de trains

5. COLAS RAIL

1. Présentation de l'entreprise

En 2000, Colas (groupe Bouygues) a acquis la société Seco-Rail auprès du Groupe Desquennes et Giral. Seco-Rail compte 1100 salariés dont 950 en France. Son chiffre d'affaires était de 200 M€ en 2007. Seco-Rail a trois agences en France : Nord-Est / Ile de France – Normandie / Sud.

Après avoir racheté en 2007 la société Spie Rail (société spécialisée dans les travaux ferroviaires en France et à l'international), Colas a décidé en janvier 2008 de la marier avec sa filiale Seco-Rail. Le nouvel ensemble porte le nom de Colas Rail. La nouvelle entité compte 3300 salariés et réalise 510 millions d'€ de chiffre d'affaires. La société est scindée en deux divisions :

- La construction et l'entretien de voies ferrées traditionnelles, lignes à grande vitesse (LGV), tramways, métros : infrastructures, caténaies, alimentation électrique, signalisation
- La gestion de l'ingénierie de grands projets clés en main.

Ces activités sont exercées en France et à l'international (Grande-Bretagne principalement). Colas exerce également en France une activité de fret ferroviaire : transport de granulats pour le compte des filiales.

2. Moyens matériels et humains

L'activité fret représente 80 salariés et un chiffre d'affaires de 10 M€. Colas Rail dispose aussi d'ateliers de maintenance.

Colas Rail a lancé un plan de développement important avec un investissement dans 26 locomotives thermiques (Vossloh G 1206) et 331 wagons. Ce plan a été retardé du fait des problèmes dans les livraisons de matériel.

3. Stratégie de Colas Rail

Le groupe réalise pour ses besoins internes le transport de granulats entre les carrières et les centrales d'enrobage. Ces trafics étaient jusqu'alors effectués par la SNCF. Mais le plan fret de la SNCF a fait chuter l'offre de transport de 30 % au départ de certaines carrières exploitées par Colas notamment chez Roy, CCM et Raon l'Etape. Bien qu'embranchées certaines centrales étaient de fait approvisionnées par camion pour palier les absences du rail.

Leur stratégie prévoit une montée en puissance progressive en fonction de la disponibilité des moyens humains et matériels. Ils prévoient des itinéraires nombreux, trois carrières principales, une trentaine de centrales à enrobés du groupe plus des chantiers. Leur ambition concernant les rotations est exigeante : 1 « tour »/24h/train.

4. Contrats

En 2007, 557 trains ont circulé soit un trafic total de 760 000 tonnes. En 2008, il y a eu une montée en puissance : 960 trains soit 1,3 M tonnes. L'objectif est d'atteindre 3 Mt à l'horizon 2010.

Date de démarrage	Liaisons	Caractéristiques
Janvier 2007	Desserte au départ des carrières Roy (Thouars, Deux Sèvres) vers les centrales d'enrobage embranchées de la région parisienne, du Centre et de la Picardie.	Trois puis quatre trains quotidiens
Octobre 2007	Desserte des carrières CCM (Nord)	Deux trains par jour
Août 2008	Desserte des carrières de Raon-l'Etape (Vosges)	Au moins un train par jour

6. CFL CARGO

1. Présentation de l'entreprise

L'entreprise CFL Cargo a été créée en octobre 2006 par deux actionnaires : Arcelor Mittal (numéro un mondial de la sidérurgie) pour 1/3 et la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) pour 2/3. La société a une position stratégique au cœur de l'Europe qui lui permet de couvrir les grands axes européens nord-sud et est-ouest avec ses filiales CFL Cargo Deutschland GmbH et CFL Cago Danmark ApS. CFL Cargo offre des services de desserte dans la grande région SaarLorLux et en Allemagne du Nord/Danemark.

CFL Cargo transporte plus de 8,5 millions de tonnes de marchandises diverses par an. Chaque jour, CFL Cargo expédie plus d'un millier de wagons depuis la gare de triage internationale de Bettembourg vers plus de 21 pays. L'acier et la sidérurgie représentent 70 % du volume de trafic avec comme principal client Arcelor Mittal.

Les activités de CFL Cargo :

- opérateur ferroviaire régional pour les opérations de desserte des clients locaux
 - formation et éclatement de trains nationaux et internationaux au triage de Bettembourg
 - opérations de desserte et gestion complète d'embranchement particulier
 - gestion complète des activités de transport interne sur le réseau industriel d'Arcelor Mittal Luxembourg
- opérateur ferroviaire longue distance
 - organisation de transports ferroviaires internationaux
 - service de traction de trains internationaux
- location de wagons
 - mise à disposition de wagons adaptés aux besoins du client
 - location de wagons
- prestations de services pour d'autres entreprises ferroviaires
 - prestations de visite technique de trains
 - mise à disposition de personnel et de locomotives
 - édition des lettres de voiture, accomplissement des formalités administratives et douanières
 - révisions et réparations de wagons.

2. Moyens matériels et humains

CFL Cargo compte :

- Plus de 440 collaborateurs
- 62 locomotives : 9 locomotives électriques polycourants pour les trains internationaux de longue distance, 24 locomotives diesel pour les trains régionaux de desserte et 29 locomotives diesel pour les opérations de manœuvre
- 4000 wagons fret.

3. Stratégie de l'entreprise

- **Transport international entre la France et le Luxembourg**

Depuis le 19 décembre 2006, CFL Cargo réalise du transport ferroviaire international en « open access » entre le Grand-Duché du Luxembourg et la France. Il s'agit d'un trafic de bobines laminées à froid entre les usines d'Arcelor Mittal à Florange (France) et Bettembourg (Luxembourg). Ce trafic représente un volume annuel d'environ 117 000 tonnes qui passent ainsi du camion au train. En moyenne, trois trains (soit six rotations) par semaine (de 14 wagons) circulent entre la gare d'Ebange et la gare de Bettembourg (parcours de moins de 30 km). La traction des trains est assurée par des CC 1800 quadragénaires, en attendant la livraison d'une flotte de G 1206 Vossloh (série 1500) apte à circuler en France et prise en location chez Angel Trains Cargos.

➤ **Collaboration avec CFF Cargo**

CFL Cargo privilégie la coopération au sein de Sibelit. Depuis septembre 2007, six trains par semaine sont transportés entre les usines d'Arcelor Mittal en Lorraine et au Luxembourg et les clients dans l'Italie du Nord. CFL Cargo se charge du transport vers Bâle-Muttenz ainsi que de la mise à disposition des wagons. A Bâle, les wagons sont repris par CFF Cargo qui assure le transport vers l'Italie. L'appel d'offre porte sur 70 000 tonnes d'aciers plats. Il est prévu une augmentation du volume pour Arcelor Mittal et d'autres gares de destination en Italie.

➤ **Perspectives**

CFL Cargo a entrepris un plan de restructuration pour baisser ses coûts par une diminution des effectifs, l'achat de nouveau matériel et la formation du personnel.

CFL a concentré ses trafics sur le triage internationale de Bettembourg, ce qui lui a permis de réduire les coûts et d'augmenter le nombre de wagons (plus de 1000 par jour).

CFL se voit comme un opérateur régional qui assure une desserte régionale de la région Sarre – Lorraine- Luxembourg et qui approvisionne les grands réseaux en wagons isolés. Ce marché intéresse peu les nouveaux opérateurs. D'après CFL, le wagon isolé représente 65 à 70 % des expéditions des usines sidérurgiques.

7. B-CARGO (SNCB)

1. Présentation de l'entreprise

En 2005, une société holding (SNCB-Holding) a été créée. Elle repose sur deux filiales :

- Le gestionnaire de l'infrastructure (Infrabel) qui gère tout ce qui est relatif à l'infrastructure des voies et aux systèmes de sécurité
- L'exploitation du réseau (SNCB) qui est responsable de l'exploitation des services des trains voyageurs et marchandises.

B-Cargo est l'unité chargée du transport de marchandises qui présente les résultats suivants :

	2005	2006	2007	2008
Chiffre d'affaires (M€)	331	385,5	398,1	
Trafic (M Tonnes)	60,9	62,1	56,8	57,2

2. Stratégie

La stratégie de B-Cargo pour le transport ferroviaire de marchandises est basée sur les trois secteurs d'activité suivants :

➤ Opérateur régional

B-Cargo se concentre sur la Belgique et son environnement immédiat comme les ports de Dunkerque, Flessingue et Rotterdam. L'entreprise ferroviaire intervient à tous les échelons de la chaîne de transport : gestion de wagons, de la traction, opérations de tri, services spécifiques de logistique, vente et marketing. La zone d'action desservie par B-Cargo en « open access » englobe la Ruhr et la Sarre en Allemagne ainsi que Dourges et Calais en France.

➤ Corridor manager

Le trafic international représente environ 70 % de l'activité "marchandises" de la SNCB. Il y a ainsi trois grands axes :

- **Sibelit** : Anvers - Athus/Meuse - Suisse – Italie. Ce corridor a été mis en place le 1^{er} avril 2006 par une collaboration entre B-Cargo, Fret SNCF, CFF et CFL.
- **Cobra** (corridor Opérations B-Cargo Railion) : Anvers - Montzen – Allemagne. La mise en œuvre est prévue au printemps 2009.
- Rotterdam - Anvers – Lille - Paris. Ce projet est à plus long terme.

Sur les grands axes internationaux, l'entreprise privilégie les alliances avec d'autres partenaires afin d'avoir une production de bout en bout, de planifier les services, de gérer des parcs de traction et de se positionner ainsi comme un « grossiste en capacité » pour les sociétés partenaires et les organisations de transport.

Le défi consiste à nouer des alliances stratégiques avec des opérateurs voisins dans les corridors qui les concernent et la suppression des ruptures de charge en frontières, dues aux changements de locomotives.

➤ Spécialiste de segment

L'acier et l'intermodal représentent une grande partie de l'activité. Pour l'industrie de l'acier, il existe une stratégie de développement avec les entreprises ferroviaires voisines, en nouant des partenariats afin de mettre en valeur les services logistiques intégrés et la compétence de nos filiales.

Partenariat SNCB – ECR

La SNCB a décidé de changer de stratégie en remplaçant Fret SNCF par Euro Cargo Rail comme partenaire. La SNCB et plus précisément ses filiales spécialisés dans le transport combiné (IFB et TRW) ont ainsi conclu un partenariat avec ECR pour des trafics longue distance de et vers la France ainsi que pour des flux de transit de et vers la péninsule ibérique. La première navette relie Ronet près de Namur à Madrid. D'autres trafics touchent l'Espagne. Il y a aussi des liaisons entre le port d'Anvers et Mâcon ou Lyon. Outre Erquennes, certains convois passent également la frontière entre Mouscron et Tourcoing.

3. Contrats

A titre d'illustration, B-Cargo exploite notamment des trafics vers :

- Calais-Frethun et au-delà la Grande-Bretagne
- Fagnières pour un sidérurgiste
- la plate-forme multimodale de Dourges pour le compte de Veolia Cargo France et de Rail Link Europe
- entre Tessengerlo et Bully-Grenay (près de Lens) pour le compte du chimiquier Tessengerlo Group. Ce trafic a été repris par B-Cargo à la SNCF pour une durée de trois ans (six rotations hebdomadaires). Il est assuré en open access.

8. EUROPORTE 2

1. Présentation de l'entreprise

Europorte 2, filiale d'Eurotunnel, a été créé en février 2004.

Le tunnel sous la Manche est dimensionné pour voir transiter 10 Mt par an. Or en 2006, seulement 1,57 Mt ont été transportées contre 3,14 en 1998.

Pour enrayer le déclin du fret ferroviaire transmanche, Eurotunnel a fortement baissé ses péages et lancé sa filiale Europorte 2 en 2007. La nouvelle tarification consiste à réduire de près de moitié le prix moyen du péage et instaurer un prix plafond pour la traction en vue d'assurer une certaine transparence des trafics. L'objectif est de 3 Mt d'ici 2012 et 6 Mt à l'horizon 2014.

2. Moyens matériels et humains

11 locomotives spécialisées (type Class 92), équipées pour traverser le Tunnel et autorisées à circuler sur l'intégralité du réseau britannique ont été acquises par Europorte 2 (ou sont en cours d'acquisition). 7 locomotives qui ont fait l'objet de rénovation, appartenaient à Eurostar et 4 étaient la propriété de la SNCF.

L'entreprise forme actuellement ses agents à la conduite de locomotives sur le réseau ferré national.

3. Stratégie

Le 26 novembre 2007, Europorte 2 a démarré ses activités opérationnelles qui consistent, à ce stade, en deux types de missions :

- Europorte 2 accomplit, pour d'autres entreprises ferroviaires, les opérations « au sol » du site ferroviaire frontalier de Frethun (Pas-de-Calais) : l'attelage et le dételage des locomotives, les contrôles de sécurité des trains de marchandises, l'assistance aux autorités pour les contrôles de sûreté, la gestion administrative des documents (lettres de voiture, bulletins de freinage...).
- L'entreprise ferroviaire opère la traction des trains de marchandises de la SNCF en application d'un accord de sous-traitance mais aussi au cas par cas pour EWS et ECR, entre Dollands Moor (Kent) et Frethun, via le tunnel sous la Manche.

A court terme, Europorte 2 a pour ambition de se développer en se positionnant comme nouvel opérateur de proximité en complémentarité des services des opérateurs classiques. Elle devrait prendre en charge des dessertes de courte ou moyenne distance ; des collaborations avec des opérateurs longue distance sur des trafics de faible ou moyenne densité ; enfin, la desserte de faisceaux privés.

Par ailleurs, Eurotunnel et le Port Autonome de Dunkerque (PAD) ont conclu en juin 2007 un accord de partenariat stratégique visant au développement coordonné de leurs activités de transport ferroviaire de marchandises. Il prévoit des transports de conteneurs entre Dunkerque

et la Grande-Bretagne. Sur ce même axe, Europorte 2 s'est engagé avec le groupe britannique Peter Colby Commercial pour mettre en place des liaisons régulières entre le terminal de Dunkerque et le Nord industriel de l'Angleterre. L'objectif est de 100 000 conteneurs par an soit quatre trains par jour et par sens..

Europorte 2 veut aussi faire circuler des trains entre Douges (Nord) et Daventry (près de Birmingham) dès la réouverture complète du tunnel annoncée pour 2009. Le client pourrait être l'opérateur de transport combiné Novatrans déjà présent à Douges. La partie britannique serait assurée en sous-traitance par un prestataire. Le développement de cette liaison pourrait bénéficier de la saturation des ports et routes britanniques.

9. TSO

TSO est une entreprise de travaux ferroviaires spécialisée dans la construction, le renouvellement, la pose et l'entretien des voies ferrées en France et à l'étranger. Elle est également spécialisée dans la construction et le remaniement de caténaires, d'entretiens et réparation d'engins motorisés ferroviaires. Cette société privée compte 710 collaborateurs.

TSO a obtenu un certificat de sécurité le 4 mars 2009. Aucune date de lancement du service commercial n'a été annoncée.

Elle pourra désormais assurer elle-même des services des services de transport pour déplacer les matériels roulants et acheminer les fournitures nécessaires à l'exécution de ces travaux ferroviaires.

CONCLUSION

Le tableau ci-dessous présente les *principales caractéristiques des entreprises ferroviaires* :

SNCF	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic de 39,6 Md de tonnes.km en 2008 (dont 2,8 Md pour les filiales soit une baisse de 4,1 %. Cette baisse concerne les trafics sidérurgiques et le combiné - Intégration de la nouvelle branche « Transports et Logistique » qui regroupe 4 pôles métiers - Nouvelle organisation : « Intégration industrielle » : - Refonte du lotissement : le haut débit ferroviaire (SWING : 3 hubs et 29 plate-formes) - Développement de nouvelles offres qui collent à la demande du client - Développement international : Open acces et Coopération internationale - Renouvellement du parc de locomotives et création de AKIEM - Appui des filiales ferroviaires pour des trafics hors du domaine de pertinence de la SNCF
EURO CARGO RAIL	<ul style="list-style-type: none"> - Principal concurrent de la SNCF avec un trafic : 2,5 Md de tonnes.km en 2008 (contre 1,2 en 2007) soit environ 5 % du marché - Filiale d'EWS qui a été rachetée par la Deutsche Bahn - Propose transport ferroviaire sur tout le continent européen y compris jusqu'au Royaume-Uni via le tunnel sous la Manche - Stratégie agressive sur les prix (10 % moins cher que SNCF) - 50 % du trafic provient de la route - Entreprise généraliste - Divers types de desserte : trains complets réguliers, dessertes irrégulières - Présence sur la courte et longue distance Marchés divers : Granulats, Céréales, Eaux minérales, Automobile et pièces détachées, Charbon, Chaux, Bobines d'acier
VEOLIA CARGO	<ul style="list-style-type: none"> - 4,5 Md de tonnes.km transportées en Europe - 1ère entreprise privée à faire circuler des trains en France - Filiales en France (Veolia Cargo France - CFTA Cargo et Socorail), Allemagne, Pays-Bas, Belgique et Italie - Chiffre d'affaires de 188 M€ en 2008 contre 122 M€ en 2007 (dont près de 20 M€ en France). Augmentation surtout due au rachat de Rail4Chem - Fin de son alliance avec CMA CGM qui visait à proposer une offre de transport ferroviaire combiné de conteneurs maritimes - Propose des solutions logistiques adaptées qui vont de la traction ferroviaire à l'organisation logistique intégrée. - Volonté de ne pas trop se disperser mais de consolider les grands pôles industriels générateurs de trafic (Nord, Est, couloir rhodanien et Perpignan) - D'abord développement de son activité « conteneurs » (via son partenariat avec CMA CGM). Début 2008, son activité se répartissait en 1/3 conteneurs, 1/3 sidérurgie et 1/3 fret conventionnel. Puis rééquilibrage dans l'affectation des moyens en faveur du fret conventionnel - Marchés : Automobile, Matériaux de construction et verre, Transport combiné, Agroalimentaire, Mécanique, Sidérurgie – Industries d'extraction, Pétrole, gaz, chimie, Papier et gestion des déchets

<p>VFLI</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Chiffre d'affaires de 72 M€, en hausse de 20 % par rapport à 2007 - Baisse des trafics en décembre 2008 (40 %) et janvier 2009 (30%) en raison de la crise économique - Filiale de la SNCF mais avec autonomie de moyens (800 salariés) - Activités : Opérateur ferroviaire sur le réseau national (40 %), Traction et logistique sur site industriel (40%), Traction des trains de travaux (20%) - Dispose d'un institut de formation - Objectif de satisfaire une demande de prestation intégrée - Fonctionnement plus souple et moins cher que celui de la SNCF du aux frais de personnel (polycompétence du personnel et statut de droit privé) - Contrats les plus rentables pour eux : les trafics massifiés réguliers de courte et moyenne distances, les dessertes terminales à enjeux, les ports, les grands bassins industriels et les trains de combiné sur longue distance (à terme) - Marchés (courte, moyenne et longue distance) : coke, Voitures (Renault), Grande distribution (Monoprix), Cuivre (Groupe Nexans), Matériaux de carrières (Boulonnais), Produits chimiques, Mâchefer (Protires, filiale d'EDF)
<p>COLAS RAIL</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Trafics 2008 : 1,3 millions de tonnes (contre 760 00 tonnes en 2007) - Filiale du Groupe Bouygues - Mode ferroviaire uniquement pour ses besoins internes pour le transport de granulats - Montée en puissance en fonction des moyens humains et matériels, qui se traduit par un plan de développement important (Investissement en locomotives et wagons) - Des itinéraires nombreux : <ul style="list-style-type: none"> • 3 carrières principales : Roy (deux-Sèvres), CCM (Nord) et Raon-l'Étapes (Vosges) • une trentaine de centrales à enrobés du groupe plus des chantiers
<p>CFL CARGO</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Transporte plus de 8,5 millions de tonnes (dont 70 % correspond à de l'acier et la sidérurgie) - Deux actionnaires : Arcelor Mittal (1/3) et la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (2/3). - Ils sont ouverts à des trafics autres que sidérurgiques - Transport international entre la France et le Luxembourg - L'entreprise privilégie la coopération (ex : Sibelit) - Concentration des trafics sur le triage de Bettembourg - Opérateur régional de la région Sarre – Lorraine – Luxembourg qui approvisionne les grands réseaux en wagons isolés
<p>B-CARGO</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 57,2 millions de tonnes transportées en 2008 - Filiale Fret de l'entreprise nationale belge SNCB - Opérateur régional en Belgique et territoire proche (ports de Dunkerque, Flessingue et Rotterdam) - Corridor Manager sur les axes internationaux en privilégiant les alliances avec d'autres partenaires (ex : Sibelit et Cobra) - Grande partie de l'activité concerne le secteur de l'acier et l'intermodal
<p>EUROPORTE 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Filiale d'Eurotunnel - Accomplit, pour d'autres entreprises ferroviaires, les opérations « au sol » du site ferroviaire frontalier de Frethun - Opère la traction des trains de marchandises de la SNCF en application d'un accord de sous-traitance mais aussi au cas par cas pour EWS et ECR - A pour ambition à court terme à se développer en se positionnant comme nouvel opérateur de proximité - Accord de partenariat stratégique Eurotunnel et le Port Autonome de Dunkerque (PAD) visant au développement coordonné de leurs activités de transport ferroviaire de marchandises

	- Projet entre Dourges et Daventry
TSO	<ul style="list-style-type: none"> - Vient d'obtenir son certificat de sécurité en mars 2009 - Pas de date de lancement de service commercial annoncée - Entreprise de travaux ferroviaires spécialisée dans la construction, le renouvellement, la pose et l'entretien des voies ferrées en France et à l'étranger - Pourra assurer l'acheminement du matériel roulant et des fournitures nécessaires à l'exécution de ses travaux ferroviaires

Perspectives d'évolution de la régulation du marché du fret ferroviaire français

Malgré les réformes déjà intervenues, la commission européenne a estimé que la France n'a pas transposé l'ensemble des textes communautaires. Une lettre de mise en demeure a été adressée à la France en juin 2008. Les griefs portent sur trois points³ :

- Le système français de tarification ferroviaire ne répond pas aux exigences d'indépendance et de performance
- La gestion de l'infrastructure n'offre pas de garanties d'indépendance suffisantes à l'égard des opérateurs
- La compétence et le fonctionnement de l'organisme français de contrôle ferroviaire ne répondent pas aux normes communautaires (absence d'indépendance) et des missions trop limitées.

Les difficultés mises en avant par les nouvelles entreprises ferroviaires sur le marché français sont assez similaires aux griefs ci-dessus et portent notamment sur la qualité de réservation des sillons, le manque de clarté des règles de tarification, le manque d'étanchéité entre RFF et la SNCF...

Ils demandent que tout nouvel opérateur soit traité de manière non discriminatoire dans le traitement des demandes de sillon.

➤ Projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires

Dans ce contexte, un projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports a été adopté en première lecture par le Sénat et est actuellement à l'Assemblée Nationale. Ce texte prévoit notamment que :

« Au sein de la Société nationale des chemins de fer français, **un service spécialisé exerce**, à compter du 1er janvier 2010, pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France, **les missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national** mentionnées à l'article 1er de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire, dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions essentielles ainsi exercées garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination.

L'**Autorité de régulation des activités ferroviaires** (ARAF) est une autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale, qui concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire.

³ Source : rapport du Sénat de janvier 2009

Elle veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence.

Elle assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs du secteur des transports ferroviaires, formuler et publier toute recommandation.

Elle veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques. »

➤ Création de l'association Française du Rail (AFRA)

Les nouveaux entrants sur le marché du transport ferroviaire (fret et voyageurs) se sont regroupé en créant en mars 2009 l'association Française du Rail (AFRA). L'association est réservée aux nouveaux entrants disposant d'un siège en France. Elle regroupe pour l'instant ECR, Veolia Cargo et Veolia Transport. Devraient bientôt les rejoindre : Colas Rail et EuRailCo (filiale de la RATP Développement et de Transdev).

ANNEXE

Tableau synthétique : licences et certificats de sécurité

Entreprises ferroviaires	Date de délivrance du certificat de sécurité en cours	Date de lancement du service commercial
Rail4Chem (rachetée par Veolia Cargo)	27 janvier 2006	Pas de service commercial
B-Cargo	3 février 2006	11 décembre 2006
CFL	29 mars 2006	19 décembre 2006
Veolia Cargo	27 novembre 2006	13 juin 2005 (sous certificat CFTA - Cargo)
ECR	1er décembre 2006	13 mai 2006 (sous certificat EWSI)
SNCF	28 juin 2007	Antérieure à la délivrance du certificat
VFLI (filiale de la SNCF)	3 octobre 2007	4 octobre 2007
Europorte 2	29 octobre 2007	26 novembre 2007
CFL Cargo	13 décembre 2007	4 février 2008
COLAS RAIL	31 juillet 2008	8 janvier 2007 (sous certificat Séco-Rail)
TSO	4 mars 2009	Pas de date annoncée

Source : EPSF – mise à jour 6 mars 2009

SOURCES

Cette monographie a été réalisée à partir d'informations recueillies sur les sites internet des entreprises, de divers articles de la presse spécialisée dans le transport et de rapports parlementaires.

1- Sites Internet des entreprises ferroviaires

<http://fret.sncf.com/>

<http://www.eurocargorail.com/>

<http://www.veolia-cargo.com/index.asp>

<http://www.groupevfli.com/>

<http://www.colasrail.com/l.com/>

<http://www.cfl.lu/CFLInternet/Espaces/03EspaceFret/>

<https://www.bcargo.be>

<http://www.eurotunnel.com/>

<http://www.tso.fr>

2- Presse Transport

La vie du Rail international - « Fret ferroviaire : la nouvelle donne » - 2008

Divers articles dans :

- La Vie du Rail
- L'officiel des transporteurs
- Transports Actualités

3- Rapports parlementaires et projet de loi

- Sénat – Transports ferroviaires et guidés (première lecture) – Travaux de la commission des affaires économiques – Auditions de Veolia et ECR.- décembre 2008
- Rapport n°184 du Sénat – janvier 2009 (Francis Grignon) – au nom de la commission des affaires économiques sur le projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports
- Projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports adopté par le Sénat et en lecture à l'Assemblée nationale

4- Autres documents

- Présentation de la SNCF lors de la rencontre nationale des ORT à Lyon les 27 et 28 mars 2008
- Les transports en 2007 - 45^{ème} rapport de la commission des comptes transport de la nation – juin 2008
- Les transports en 2008 - Version provisoire du 46^{ème} rapport de la commission des comptes transport de la nation – mars 2009