

Fret : la SNCF appelle l'État au secours

Fabrice Amedeo

25/05/2009 | Mise à jour : 07:57 | Commentaires 13 | Ajouter à ma sélection



Pierre Blayau dirige la branche transport et logistique de la SNCF. Crédits photo : Le Figaro

Avec plus de 300 millions d'euros de pertes en 2008, le transport de marchandises est une activité maudite. Pire, un audit souligne que certaines activités de fret ne gagneront jamais d'argent.

Changement de méthode à la SNCF pour sauver son transport de marchandises. L'ère des grands plans est révolue. Il y avait eu le plan Véron en 2004, le plan Marembaud en 2007. Chaque patron du fret avait tenté sa chance. En vain. Les pertes de l'activité restent abyssales. Pierre Blayau, actuel dirigeant de la branche transport et logistique de la SNCF, ne laissera pas son nom à un énième plan de la dernière chance. Pas question de se risquer à une nouvelle réforme qui se heurterait aux syndicats au risque de dégénérer en grève. La SNCF ne baisse pas les bras pour autant. Un audit baptisé pertinence du fret ferroviaire montre que certains services de fret sont condamnés à perdre de l'argent. Une manière d'essayer de faire entendre raison aux syndicats... ou de demander l'aide de l'État. «Notre dernière réforme a été bloquée par la partie voyageurs de l'entreprise, raconte-t-on en interne. Du coup, nous avons changé notre fusil d'épaule et allons mettre chacun face à ses responsabilités.» Chacun, c'est-à-dire les syndicats de la grande maison et le gouvernement. Les conclusions du rapport, dont Le Figaro s'est procuré une copie, sont alarmantes. La moitié seulement des activités de transport de marchandises de la SNCF serait économiquement pertinente. Demain, ce devrait être pire : la hausse des péages programmée par Réseau ferré de France, l'établissement propriétaire des

voies, devrait faire «basculer de l'ordre de 20 % des trafics hors du domaine de pertinence» .

Régime social des cheminots

L'audit, qui prévoit 600 millions d'euros de pertes pour le fret en 2009, a étudié sa viabilité économique activité par activité : le train massif, le transport combiné (train plus camion) et le wagon isolé (voir définitions en encadré). Selon le document, 70 % des activités de train massif et de combiné sont concurrentielles face à la route. La SNCF souffrirait cependant d'un manque de compétitivité « compris entre 15 et 30 % par rapport aux opérateurs indépendants » principalement à cause du régime social des cheminots. Une comparaison entre les coûts du fret SNCF et de sa filiale privée, VFLI, révèle que les coûts de VFLI sont inférieurs de 30 %. «Au fret SNCF, un tractionnaire conduit en moyenne 160 jours par an contre 210 jours chez VFLI.»

La SNCF poursuivra donc son activité de train massif, mais elle devra la réformer pour être plus compétitive face aux opérateurs privés. Selon nos informations, la SNCF devrait créer plusieurs filiales où seront intégrés des cheminots volontaires. «Il s'agit de créer une à trois filiales en fonction du nombre de volontaires et des besoins de nos clients, assure un cadre de la SNCF. Les cheminots pourront être détachés 3 ou 4 ans avant de revenir au Fret SNCF.» Un tel projet devrait se heurter dès cet été à l'opposition des syndicats. À l'automne 2008, une réforme qui proposait aux cheminots de travailler plus pour gagner plus, sur la base du volontariat, avait fait long feu à cause des menaces de grève.

Le service de wagon isolé (ou messagerie ferroviaire) ne serait, en revanche, pas économiquement pertinente face à la route « sur une large majorité de trafics » . Le rapport souligne l'importance des coûts fixes pour cette activité : «L'effondrement des trafics de 40 % depuis début 2009 a fait augmenter le coût moyen par wagon de 70 %. Pour que cette activité soit rentable pour la SNCF, il faudrait que ses volumes augmentent de 65 %.»

«Le wagon isolé représente 40 % de notre chiffre d'affaires mais 70 % de nos pertes, souligne un cadre de Fret SNCF. Il nous a fait perdre à peu près 350 millions d'euros en 2008. Pendant ce temps, on calcule au plus juste l'achat de nouveaux TGV. » Du coup, ici, il n'est plus question de réforme. Soit la SNCF abandonne ces trafics qui représentent 40 % de son activité, soit elle obtient des subventions pour continuer à les assurer. L'arrêt pur et simple est envisageable. Les cheminots concernés seraient alors réaffectés sur les TGV ou les TER. « Une telle solution aurait des conséquences sociales modestes au regard du statut des cheminots » , souligne-t-on en interne.

Les conclusions de cet audit devraient être présentées en juin lors d'un comité d'entreprise que les syndicats annoncent déjà comme explosif. Quant au gouvernement, à qui l'audit a été communiqué, il n'a pas encore pris position sur le sujet. « Il est impensable de continuer avec de tels niveaux de pertes, explique un cadre de la SNCF. Ou alors on continue, mais c'est à l'État de dire si c'est un service d'intérêt général et si c'est à la SNCF de l'assurer.»

LIRE AUSSI