



2025 : l'Odyssée du Fret

TRAJECTOIRE ÉCONOMIQUE ACTUALISÉE FRET SNCF 2025

La direction de Fret SNCF construit sa trajectoire économique sur une ambition commerciale qui s'articule autour d'un plan de relance doublé d'un plan de performance. Afin d'affiner les informations, une prévision supplémentaire est réalisée. Elle se base sur les chiffres à fin mars de l'année en cours.

Les projections de chiffre d'affaires jusqu'en 2025 tablent sur une progression croissante moyenne de 2,7 %. Il semble que le retour à une activité nominale pré-Covid soit confirmé pour 2022. Effectivement, l'année 2021 connaît un rebond du trafic plus important que prévu.

La direction du Fret affiche un moral au beau fixe. Le plan de relance Fret lié au Green Deal devrait marquer un accroissement durable de la part de marché du fret ferroviaire. Pour résumer, le Green Deal - ou Pacte vert pour l'Europe - est constitué d'un ensemble de mesures visant à faire de l'Europe un « continent climatiquement neutre » d'ici 2050. Les entreprises sont invitées à participer à la transition écologique et au développement durable et seront parties prenantes dans la nouvelle stratégie de croissance industrielle pour tous les pays de l'Union européenne. Toutes les nouvelles législations en matière d'environnement devront se calquer sur ce pacte vert et seront révisées en conséquence. Cette mesure s'inscrit, donc, en parfaite concordance avec l'esprit du transport ferroviaire et devrait créer un accroissement significatif du transport intermodal.

Cependant, dans un registre moins positif, **la pression sur les prix s'accroît**. Les clients cherchent, à outrance, des réductions de leurs coûts et souhaitent un effort accru sur les montants des contrats. On ajoute à cela des concurrents émergents qui proposent des tarifs hyper agressifs et l'on se retrouve avec une équation commerciale déséquilibrée pour Fret SNCF.

Dans le cadre de ses ambitions pour 2025, la direction commerciale souhaite focaliser son attention sur les secteurs ayant un potentiel de développement comme la chimie, les marchés liés au Green Deal, les transports exceptionnels et aussi se positionner auprès des routiers qui recherchent des solutions alternatives. Dans ce cadre, un énième renouveau du **service du wagon isolé se matérialise sous la forme de l'offre FERWAY liée à la coalition X-Rail.**

Au niveau de la conquête commerciale, on dispose toujours des nouveautés habituelles. Effectivement, c'est toujours la même eau qui coule sous les ponts. La direction souhaite revenir dès 2022 au chiffre d'affaires de 2019 en usant des nouvelles mêmes ruses : une meilleure optimisation du plan de transport en optimisant la gestion capacitaire, le tout lié avec une stratégie conquérante qui force et qui frappe.

En passant, on n'oublie pas marteler qu'il faut réduire notre masse salariale en faisant baisser nos charges de personnel. Dans leurs velléités offensives, les décideurs oublient que **le personnel n'est pas une charge, ni un poids** qui handicape notre expansion, mais l'outil principal du bon développement de notre activité.

Si l'on remarque que le document de cette trajectoire révisée est touffu et fournit de multiples données parfois difficiles à assimiler, on ne peut que déplorer la **disparition des données précises consacrées aux effectifs**. S'il s'avère difficile de fixer et de chiffrer un niveau d'ambition dans un bilan, il est absolument nécessaire d'être exhaustif sur le chapitre des embauches et des suppressions.

Rien de neuf sous le soleil, donc, au Fret. **On recycle avec un nouvel emballage une partie des anciennes idées** révolutionnaires qui n'ont pas si bien fonctionné que ça. Inlassablement, les motivations demeurent identiques et nous assistons, médusés, à la même politique qui axe ses repères sur la réduction des coûts des structures. Cette trajectoire laisse perplexes les cheminots qui ne comprennent pas comment se matérialise l'ambition de Fret SNCF.

Tout ça n'est pas nouveau et a déjà été notifié lors des témoignages la dernière enquête AMPLI : les agents continuent à s'impliquer mais le différentiel entre le taux d'engagement et le taux de confiance continue de se creuser. **Une partie non négligeable des cheminots n'est pas encore convaincue de la trajectoire que prend l'entreprise**. Il existe un malaise qui s'inscrit de manière homogène sur le personnel en matière de crédibilité, de respect, d'équité, de fierté et de convivialité.

À ceci, on ajoute une incompréhension générale sur les tarifs ubuesques pratiqués par la concurrence et qui viennent frapper de face les propositions commerciales de Fret SNCF.

En conclusion, c'est la même problématique qui revient année après année et gangrène l'expansion de Fret SNCF : **comment continuer à préserver son ambition, quand on réduit drastiquement sa capacité à pouvoir produire un service de qualité...** C'est une vraie question qui se pose mais que la direction semble éluder presque aveuglément en jugeant la globalité de son ambition uniquement à l'aune de sa marge opérationnelle. On souhaite faire réaliser un grand voyage au vaisseau Fret, mais on se préoccupe peu de la qualité du chemin, des conditions de trajet et des pertes en ligne.

Même s'il est évident que nous souhaitons tous arriver à bon port à l'horizon 2025, la qualité du voyage - et donc notre pérennité industrielle - se mesurera à notre capacité à nous construire un équipage solide et impliqué. L'UNSA-Ferroviaire veillera à ce que l'Humain reste au cœur de la production et du développement de Fret SNCF.

Contactez vos élus UNSA-Ferroviaire à l'adresse : cse.fret@unsa-ferroviaire.org