



LES COMPTES SEMESTRIELS 2020

L'exercice des comptes semestriels permet d'avoir une vision incisive des résultats et du trafic. Cependant, il doit être mis en perspective car il ne donne pas une vision finale de l'année. Effectivement, il faut tenir compte des événements ponctuels imprévus sur des périodes données.

Même si les problématiques et enjeux de l'activité Fret restent identiques à ceux de l'année précédente, l'exercice du premier semestre 2020 se distingue par un événement exceptionnel qui a impacté non seulement notre développement mais aussi celui de nos clients. Il est évident que la pandémie a enrayé la mécanique plus ou moins bien huilée de l'économie mondiale.

On déplore que Fret SNCF affiche une baisse dans le tonnage transporté et que la route reste, inlassablement, le leader écrasant avec une grande majorité des parts de marché. Ceci s'explique par l'évolution du maillage du transport de marchandises ces 30 dernières années. Il apparaît clair, aujourd'hui, que les infrastructures actuelles favorisent la route et qu'il devient difficile pour le Fret de proposer un service intéressant à tous les clients potentiels.

Sur les dernières années, Fret SNCF a subi une baisse d'environ 10 pour cent de ses parts de marché. Dans le même temps, CAPTRAIN France en a pris 12 pour cent. En toute logique, on peut facilement faire un rapprochement sur le transfert de la charge vers notre filiale et se poser objectivement des questions légitimes... CAPTRAIN France, le futur du fret ferroviaire dans le groupe SNCF ?

Les années précédentes, les budgets évoquaient des embauches de personnel. En 2020 il n'en est fait aucune mention.

Même si l'année comptable n'en est qu'à sa moitié, le questionnement est grandissant sur les structurations et déstructurations de l'emploi à FRET SNCF. Nous ne le répéterons jamais assez : il est aujourd'hui nécessaire de calibrer la trajectoire des emplois et la préciser au niveau des

opérationnels. Il faut cesser de se cantonner à une vision « macro » des chiffres sans y apporter un minimum de conscience.

Ce questionnement doit être le pilier du travail des Ressources Humaines afin d'optimiser la production dans de bonnes conditions, en offrant un service adapté aux clients et, dans le même temps, un développement des agents qui prend en compte les risques psycho-sociaux.

Mais hélas, il nous semble aujourd'hui que la Direction use et abuse aveuglément des leviers des suppressions de personnel et des restructurations anarchiques pour réaliser des économies à tout prix et laisser nos concurrents marcher sur nos plates-bandes, s'enfuyant ainsi sans se battre avec le butin des trafics que l'on ne souhaite plus assurer. Cette quête effrénée de la suppression et du renoncement pourrait sonner le glas du Fret en France.

À fin juin, la Direction estime que l'impact des grèves de décembre et de la crise sanitaire reste très majoritaire sur les résultats. Le chiffre d'affaires est en diminution par rapport au budget et aussi en comparaison avec les chiffres de 2019.

Si on analyse les comptes en détail, on s'aperçoit que les produits du trafic sont en retrait d'une centaine de millions d'euros et que la marge opérationnelle affiche un négatif de 85 millions d'euros.

On remarque aussi que les chiffres du remboursement de la dette ne figurent pas dans les données. La question se pose de savoir comment sont payés les frais financiers inhérents à la dette du Fret. Ce tour de magie s'explique, en fait, par la mise en place d'un programme de titrisation des créances commerciales.

D'une manière simplifiée, le principe est le suivant : Fret SNCF cède la propriété de ses créances commerciales contre un paiement de leur valeur minorée des frais liés à la rémunération des parties. La conséquence est donc que Fret SNCF cède ses crédits et ne les porte plus à l'actif de son bilan. La société crée en contrepartie de la liquidité. Les acquéreurs de ces titres bénéficient d'une rémunération supérieure aux rémunérations des marchés financiers.

Ce qui pourrait apparaître comme un tour de magie salvateur pour notre Entreprise est en fait un dangereux calcul. Effectivement, c'est ce genre de tour de passe-passe et son utilisation excessive qui a abouti à un effondrement généralisé des valeurs des titrisations, entraînant le monde dans la crise de 2008.

En conclusion, à peine les chiffres du premier semestre analysés, on se doute que les résultats de l'année 2020 seront bien noirs et que les cheminots ne seront pas à la fête. Si on ajoute à ceci, le renoncement commercial sur certains trafics et la fâcheuse manie de nos dirigeants qui jouent aux apprentis sorciers en secouant aussi fort qu'ils peuvent la baguette magique de la titrisation, on peut sans mal affirmer que le pire ne sera pas décevant.

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