



UNSA - Union Régionale Lorraine
Gare de Metz - Porte F
Place du Général de Gaulle - 57000 METZ
☎ 03 87 62 67 64 // 📠 09 79 94 30 82 // sncf : 772 992
e-mail : unsa-cheminots.metz@wanadoo.fr

UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // 📠 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
e-mail : ur.lille@unsa-cheminots.org

FRET : Réponses de la Direction aux questions posées au CCE dans le cadre de l'initiation d'une procédure de droit d'alerte économique

Bulletin n°70 – juin 2012

A - La dette

1. Quelle va être la capacité de l'EPIC à faire face à cette situation sur les 3 prochaines années alors que la réduction de l'endettement est prioritaire pour l'EPIC ?

Réponse Direction : Au cours des 3 dernières années, la dette de Fret SNCF a augmenté de plus de 1 Md€ et représente à fin 2011 2.85 Md€ soit 60% de la dette de l'EPIC. La trajectoire financière de Fret SNCF à l'horizon 2015 conduit, malgré le redressement prévu de la marge opérationnelle, à une dette nette de plus de 3.9 Md€.

Cette situation ne remet en cause ni la capacité de l'EPIC SNCF à se désendetter ni sa politique d'investissement.

- (i) Les performances opérationnelles des branches voyageurs et de la branche Infra ont permis de voir la dette nette de l'EPIC diminuer de 5,6 Md€ à 4,8 Md€ entre fin 2009 et fin 2011. La trajectoire financière de l'EPIC SNCF à l'horizon 2015 fait apparaître une nouvelle baisse de la dette. Les activités voyageurs et Infra se désendentent donc dans des proportions plus importantes que la dégradation de la situation de Fret SNCF.
- (ii) Sur la période 2009-2015, les investissements sur fonds propres restent à un niveau élevé, compris entre 1.3 Md€ et 1.9 Md€ par an.
- (iii) Les frais financiers représentent en moyenne une charge annuelle d'environ 200 M€ sur la période 2009-2015 pour l'EPIC SNCF. Cette charge apparaît soutenable au regard de la marge opérationnelle moyenne déduite sur la même période par l'EPIC SNCF, soit environ 1900 M€.

Au total, si la situation individuelle de Fret apparaît préoccupante, elle ne remet pas en cause à elle seule l'objectif de désendettement poursuivi par SNCF.

2. Quelles sont les démarches envisagées par l'EPIC SNCF auprès des autorités européennes sur le dossier de la dette de Fret SNCF ?

Il n'y a pas à ce stade de démarche envisagée de l'EPIC auprès des autorités européennes. Toute démarche devrait être d'abord concertée avec l'Etat.

On rappellera que la recapitalisation effectuée sur 2005 et 2006 interdit toute intervention pendant les 10 ans qui suivent, soit jusqu'à fin 2016.

On rappellera aussi que l'autorisation donnée à l'Etat français et à la SNCF par la commission européenne par sa décision du 2 Mars 2005 était subordonnée à des engagements s'étalant sur la période 2004-2006, axés notamment sur une refonte de l'outil de production et une réduction des frais généraux.

Un rapport sous signature de l'Agence des Participations de l'Etat devait être annuellement remis pour permettre à la commission d'assurer le suivi de ces engagements.

Ces rapports ont été remis et ont mis en lumière le respect par la SNCF de ses engagements.

3. Quelles sont les conséquences de cette dette sur le financement des autres activités et domaines de l'EPIC ?

Depuis janvier 2009, chaque activité de l'EPIC SNCF dispose de son propre bilan. Chacune d'entre elles s'est ainsi vu allouer les actifs nécessaires à son activité (matériel roulant et installations fixes notamment), et le passif associé. Ce passif a été réparti entre capitaux propres et dette nette en respectant un niveau d'endettement supportable au regard de la marge opérationnelle et du degré de risque attaché à chaque activité. Le critère retenu est le ratio dette nette retraitée / MOP et se situe entre 2,75 x et 4,00 x selon les activités.

Compte tenu de la recapitalisation intervenue en 2005/2006, Fret SNCF a conservé son bilan d'origine, et donc son endettement.

A ce stade, le financement du développement des autres activités de l'EPIC SNCF n'est pas contraint par la situation de Fret.

Dans le même temps, il est clair que les pertes opérationnelles encore conséquentes de Fret, pèsent sur le cashflow global de l'entreprise.

L'évolution du cash flow libre de Fret a été le suivant au cours des trois dernières années :

<i>En M€</i>	2009	2010	2011
Cash Flow Libre	-277	-323	-390
<i>dont investissements</i>	<i>-188</i>	<i>-154</i>	<i>-91</i>
<i>dont cessions</i>	<i>397</i>	<i>343</i>	<i>112</i>

Dans ce contexte, il est clair que les investissements de Fret sont réduits au minimum

Il est également clair que le flux monétaire négatif dégagé par l'activité ainsi que le peu d'investissements réalisés pèsent à même hauteur sur la capacité globale d'investissement de l'EPIC.

C'est bien là la raison pour laquelle le redressement opérationnel de l'activité Fret doit être poursuivi ; et avec l'objectif de parvenir à s'approcher de l'équilibre sur le court terme.

B La situation commerciale

1 Quel est le bilan commercial des déploiements des 4 entités prévues dans le schéma directeur et l'offre MLCM ?

2 Pourquoi Fret SNCF continue à perdre massivement des clients ? Le dispositif commercial, piloté par chacune des entités, est-il suffisant et pertinent ?

Fret SNCF a vu son chiffre d'affaires et notamment les produits du trafic régulièrement décliner depuis le début des années 2000, avec une accélération sur 2008-2009. La baisse continue à un rythme moindre depuis lors.

Evolution du chiffre d'affaires dont produits du trafic sur 2009, 2010, 2011

<i>en M€</i>	2009	2010	2011
Chiffre d'affaires	1 455	1 275	1 260
<i>dont produits du trafic</i>	<i>1 260</i>	<i>1 082</i>	<i>1 055</i>
<i>source : rapport SECAFI pages 8 et 27</i>			

Soit sur trois années, une baisse de 24% en chiffre d'affaires global ; de 27% en produits du trafic. Fret n'a pas perdu massivement des clients, mais a perdu des appels d'offres, plus qu'il n'a gagné de nouveaux flux.

Le solde des gains et des pertes s'est amélioré entre 2010 et 2011.

<i>en M€</i>	2010	2011
Gains de contrats	10,0	53,5
Pertes de contrats	-65,0	-62,5
Solde	-55,0	-9,0
<i>source : rapport SECAFI page 16</i>		

Sortant d'une situation de monopole, ces pertes supérieures aux gains ne sont pas en soi très surprenantes. Par ailleurs le rythme n'est pas constant : pertes notables en 2009, avec effet année pleine en 2010 ; gains plus équilibrés en 2010 ; fin d'année 2011 marquée par le choix fait par Gefco de bâtir son propre plan de transport et d'en sous-traiter la traction à un consortium ECR-Europorte-ColasRail.

Ce qui est notable, au regard des autres pays européens, c'est la vitesse et l'importance des parts de marché gagnées par les entreprises ferroviaires nouvelles entrantes :

2006 : 1% du marché total

2007 : 8% du marché total

2008 : 11% du marché total

2009 : 15% du marché total

2010 : 18% du marché total

2011 : 20% du marché total

Ce qui est également notable, c'est que si l'ensemble du transport ferroviaire de marchandises se rétractait en France en 2008, 2009 et 2010, Fret a peu bénéficié du rebond noté en 2011.

Evolution du marché en France (en Milliards de Tonnes/km)

2008 : 40,4

2009 : 32,1

2010 : 30,1

2011 : 32,9

Evolution de Fret (en Milliards de Tonnes/km)

2008 : 35,9

2009 : 26,5

2010 : 22,8

2011 : 23,3

Y a-t-il, qui serait propre à Fret SNCF, un problème de qualité ? Un problème de vente ? Ou un sujet prix ?

Les chargeurs, commissionnaires et opérateurs historiques voisins se sont régulièrement plaints depuis la fin des années 90 de l'insuffisante qualité de Fret SNCF, en ce compris le nombre et parfois l'importance des mouvements sociaux.

Journées de grève au Fret en 2009 : 15593

Journées de grève au Fret en 2010 : 47 861 (EPIC : 572 161)

Journées de grève au Fret en 2011 : 4 639 (EPIC : 72 945)

Journées de grève au Fret au 30/04/2012 : 2 072

Sur la période 2009-2011, et à l'exception de 2010, année marquée par deux grands mouvements sociaux, on doit noter toutefois des indicateurs qualité en amélioration.

La dernière enquête satisfaction menée auprès des clients en ce début 2012 montre des items en amélioration à deux chiffres.

L'image globale de Fret SNCF s'améliore fortement (+20 % au global) en s'appuyant sur les qualités intrinsèques de Fret :

- ses préoccupations écologiques (+ 13 % par rapport à 2010)
- son expertise ferroviaire et son souci de la sécurité

Mais on note aussi de fortes améliorations sur des items traditionnellement moins consensuels tels que :

- le respect de ses engagements (+ 15 % par rapport à 2010)
- son adaptation aux variations de trafic (+ 13 % par rapport à 2010)
- son adaptation à l'évolution de son marché (+ 11 % par rapport à 2010)

Ceci est d'autant plus remarquable dans un contexte de très importants travaux sur le réseau. Même si ce fait générateur n'est pas imputable à Fret SNCF, vu par les clients, c'est bien le système ferroviaire qu'ils comparent aux autres modes.

En ce qui concerne la commercialisation, il est clair que sur la fin 2009 et sur toute l'année 2010, cette force commerciale, s'agissant des secteurs charbon-acier et des secteurs automobile, produits de grande consommation et chimie, a été très mobilisée sur l'explication et la finalisation sous forme de co-construction avec les chargeurs, de la nouvelle offre wagons isolés. Cette priorité donnée à la bonne préparation d'une nouvelle offre wagon isolé a limité les possibilités de prospection/développement sur le train massif.

Mais au second semestre 2011, l'accent a pu être remis en ce sens.

En ce qui concerne la nouvelle offre wagons isolés Multi Lots-Multi Clients, elle a permis de traiter sur 2011 le même nombre de wagons qu'en 2010, avec des coûts notablement abaissés. S'agissant du train complet, la création des entités, pour les premières créées c'est-à-dire charbon acier, créée au cours de l'année 2010, et combiné express-crée à la fin de cette même année, a montré son apport en termes de réactivité. Ceci se révèle d'autant plus important que la crise a contraint nos clients à des adaptations plus fréquentes et surtout plus rapides.

A titre d'exemple, au dernier trimestre 2011, compte tenu de la dégradation de la conjoncture, un important sidérurgiste décide de fermer temporairement ses Hauts-Fourneaux de Lorraine. Ceci a pour conséquence de stopper le flux de minerai au départ de Dunkerque.

Cependant les usines de transformation d'acier de Lorraine étant maintenues, il faut les alimenter en acier (brames). Le sidérurgiste décide d'utiliser ses usines de Dunkerque pour alimenter la Lorraine en brames.

Par ailleurs, la cokerie de Florange (qui normalement alimente les Hauts-Fourneaux) ne pouvant être arrêtée, il faut transporter le coke de Florange pour être consommé par les Hauts-Fourneaux de Dunkerque.

Pour contrer l'impact négatif sur Fret de l'arrêt des hauts fourneaux, il faut complètement repenser la logistique pour tenir compte de l'arrêt du minerai, de la forte augmentation du transport de brames depuis Dunkerque et du transport de coke depuis la Lorraine.

En un délai de 3 semaines, la DFCA a proposé de modifier le format des trains en mettant en place des trains lourds (3600 T) et semi lourds (2400 T) pour les brames (ce qui n'avait jamais été fait) et en mobilisant des wagons supplémentaires. Les wagons de minerai ont été utilisés pour répondre à la forte demande sur le coke.

Début octobre, le nouveau plan de transport était opérationnel avec, à ce jour, un taux de fiabilité (mesure client) de plus de 97% (pour le flux de Brames, stratégique désormais pour le client).

La proximité des équipes commerciales et de production et leur professionnalisme ont permis de répondre dans des délais extrêmement courts au client avec une offre innovante et un haut niveau de service.

Sur la DFCE, on peut constater qu'en 2011 les gains de trafic ont été supérieurs aux pertes. Dans le même temps, et dans un marché difficile qui a contraint plusieurs clients à réduire leurs lignes, DFCE a fait montre d'une réactivité renforcée dans l'adaptation des moyens.

Surtout, bien qu'étant le producteur le plus touché par la crise des sillons, DFCE est parvenu à maintenir la qualité grâce à la proximité, à présent existante, entre les vendeurs, les responsables de l'acheminement en charges des sillons et les opérateurs gestionnaires de moyens.

La création des deux autres entités est trop récente (fin 2011) pour que des enseignements puissent en être tirés à ce stade.

On rappellera, pour finir sur cette question du commerce et des entités, que les raisons premières de création des entités ont été, d'une part, en rapprochant pôles d'activité et directions fret territoriales, de diminuer les frais de structure ; d'autre part, en décentralisant la direction de fret, d'avoir des dirigeants plus proches de la production et du terrain, facilitant un dialogue construit avec le commerce.

3. Fret SNCF perd des parts de marché : comment expliquer cette évolution par rapport aux nouveaux entrants, mais aussi par rapport à la forte croissance de VFLI (+ 30% de chiffre d'affaires en 2011) ?

L'analyse des appels d'offres perdus montre le plus souvent, comme cause première, un prix plus élevé que l'offre gagnante.

Cette analyse - étendue à des appels d'offre gagnés - a mis en exergue :

- des différentiels d'unité d'œuvre agents, conduite comme au sol, liés à une durée et aménagement du temps de travail différents entre ceux en œuvre au sein de l'EPIC et ceux de la récente convention collective ferroviaire ;
- des frais de structure plus importants ;
- à l'inverse, Fret trouve une efficacité dès lors que sur une zone donnée, il traite plusieurs clients et mutualise ses ressources sur les flux de plusieurs clients.

Fret s'attache à mieux tirer partie de cet atout dans le cadre des évolutions en cours de ses processus de production.

Dès lors toutefois qu'un chargeur met en appel d'offre des volumes qui permettent, avec ses seuls volumes, une bonne utilisation des agents et des engins moteurs, il est clair que Fret a beaucoup plus de mal à faire jouer cet atout ; cependant que les nouveaux entrants peuvent tirer partie de règles différentes en matière d'aménagement et de conditions de travail.

Ces différences portent notamment sur le nombre de repos et la manière dont ils doivent être donnés, une application différente des 35 heures, des taquets d'utilisation propre à la SNCF comme le 19-6 ou le 2-5-7 ; elles portent également sur une moindre polyvalence résultant des filières mais aussi des habitudes, voire des formations et des cloisonnements qui en résultent. A titre d'exemple, chez les nouveaux entrants, les conducteurs ont démarré, le plus souvent, par une formation d'agents au sol et l'ont été.

4. Fret SNCF subit ou va subir une réduction de ses activités avec les autres entités de l'EPIC : quels sont les impacts de la montée en puissance d'Infrarail ? Quels seront les impacts de la probable liquidation, à ce jour, de Novatrans ? D'une façon plus générale, pourquoi Fret SNCF n'est pas en mesure de mieux capitaliser sur les synergies commerciales avec les autres activités de SNCF Geodis ?

La création d'Infrarail a été décidée en 2007 par la SNCF en réponse à un besoin de l'activité infrastructure de mettre en qualité l'alimentation des chantiers qu'elle mène dans le cadre d'une convention générale avec Réseau Ferré de France. La programmation de ces chantiers s'avérant changeante, l'Infra avec son donneur d'ordre, a pris l'option d'en maîtriser les moyens.

Evolution du CA fret pour l'infra sur 2009, 2010, 2011

<i>en M€</i>	2009	2010	2011	2011 vs 2008
Transports en service facturés à Infrastructure	67,1	47,1	18,7	
<i>évolution vs N-1</i>		-30%	-60%	-72%

S'agissant de Novatrans, cette société demeure un client important de Fret.

<i>en M€</i>	2009	2010	2011
CA réalisé avec Novatrans	61,9	46,4	38,5

On rappellera que Novatrans connaissait en 2009 une situation critique, que seul le rachat par le groupe a alors arrêté. Le redressement alors envisagé n'a pas été réalisé. Les raisons en ont été évoquées devant le CCE.

Fret est évidemment très attentif à l'évolution de Novatrans qui représente encore à ce jour 22% de l'ensemble du chiffre d'affaires développé avec les opérateurs de combiné.

Reste que, quelle que soit l'évolution de ce client de Fret, une partie des lignes lancées en leur temps par cet opérateur de combiné seront reprises ; Fret se positionnera pour en assurer la traction.

Les synergies avec les autres activités de SNCF Géodis concernent d'abord bien sûr celles avec le pôle opérateurs de combiné-autoroutes ferroviaires et avec les commissionnaires ferroviaires que sont Ecorail et Ermechem. Fret est le premier fournisseur de traction de ces opérateurs.

Elles concernent aussi bien sûr au premier chef les autres entreprises ferroviaires du groupe, en direct pour des trafics entre la France et un pays voisin (flux pour Vallourec entre Duisburg et Valenciennes opéré par Captrain Deutschland et DFCA, les flux Ferropem vers la Belgique avec Captrain Benelux, ou le tout récent trafic pour Ermechem / Solvin vers l'Italie).

Enfin, d'autres synergies existent ou sont en cours de développement avec d'autres entités de SNCF Géodis. Il en va ainsi de STVA, qui est un client historique de Fret.

Les évolutions de l'offre automobile (développements d'usines en Europe de l'Est, baisse de la production française) l'ont conduit toutefois à déplacer une part notable de ses trafics sur l'Europe centrale. Fret travaille également avec Géodis Wilson ainsi que Géodis Global Solutions, dont le rôle est de bâtir des schémas de transport pour répondre à des besoins de distribution exprimés par des clients ou prospects souvent sur une grande échelle. Geodis Wilson, en lien avec Captrain Solutions, vient ainsi de signer avec Vestas un contrat pour du transport régulier de trains de pales d'éoliennes de 44m, dans un premier temps entre l'Allemagne et le Danemark, avec en vue une extension à l'Espagne, la France et l'Europe Centrale.

A ce stade, les concrétisations restent limitées. Il faut constater que si les chargeurs sont plus ouverts au ferroviaire, en particulier au regard des engagements qu'ils prennent ou s'approprient à prendre en matière de baisse de leurs émissions de CO2, ils sont aussi très attentifs à leurs coûts. Le ferroviaire doit présenter des atouts pour l'emporter.

5. Quelles pourraient être les conséquences de la poursuite de l'attrition de Fret SNCF sur les autres activités (Domaine Matériel,...) ?

S'agissant des impacts que Fret peut avoir sur d'autres activités de l'EPIC ou du groupe, on notera :

- Que Fret représente 6% de l'activité du domaine matériel ;
- 19% de l'activité totale d'Ermewa, 26% pour le seul secteur wagons.

Les deux domaines ou entités du groupe ont donc une dépendance relativement réduite à Fret.

Si Fret représentait 95% de l'activité d'Akiem en 2009, année de sa création ; il en représente 48% à date et la clientèle d'Akiem continue à se diversifier.

6. Quelles mesures sont envisagées pour inverser cette tendance et permettre à Fret SNCF de renouer avec une croissance de ses activités ?

Pour les mêmes raisons qu'invocées au printemps 2009 lors du débat sur Fret, une politique de volumes peut difficilement être envisagée, la conjoncture et les évolutions structurelles des dernières années de l'économie française rendant une telle option irréaliste.

Evolution de grands secteurs industriels depuis 2000

Production en France	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Métallurgie (millions de tonnes)	19 101	18 406	18 427	17 941	18 431	17 625	18 039	17 791	16 792	12 039	13 958	14488
Automobile (milliers de véhicules)	2 456	2 642	2 676	2 644	2 809	2 765	2 493	2 466	2 146	1 693	1 917	1970
Chimie (milliards d'euro)	91	89	88	87	89	89	90	98	97	87	97	103
Granulats (millions de tonnes)	414	416	398	401	410	409	425	437	429	373	363	376

Production en France	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Métallurgie (indice 100 en 2000)	100	96	96	94	96	92	94	93	88	63	73	76
Automobile (indice 100 en 2000)	100	108	109	108	114	113	102	100	87	69	78	80
Chimie (indice 100 en 2000)	100	98	97	96	98	99	100	107	107	96	107	113
Granulats (indice 100 en 2000)	100	100	96	97	99	99	103	106	104	90	88	91

Evolution du trafic portuaire

Activité Portuaire	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ports Français	100,0	98,2	99,0	102,2	104,5	106,9	108,7	108,3	109,0	97,7	97,1	ND

Reste que de nombreuses actions ponctuelles restent possibles.

A côté du démarchage classique de prospects et clients, la démarche engagée efficacité industrielle et développement (voir infra) doit permettre aux producteurs de mieux interpeller le commerce sur les axes et les zones où du trafic supplémentaire peut être développé sans engager de nouveaux moyens.

C - L'activité et l'exploitation

Depuis 2009, Fret SNCF a ajusté ses coûts plus vite que la baisse d'activité. Ainsi, entre fin décembre 2008 et fin décembre 2011, le parc de locomotives a été réduit de -35%, le parc de wagons de -30%, les effectifs de -32%.

En parallèle, le Résultat opérationnel courant (hors provision Batignolles) est passé de -464 M€ en 2009 à -338 M€ en 2011.

1. Quel est le dimensionnement cible du plan de transport, du maillage géographique de l'offre de Fret SNCF (triaux, dessertes,...) et de l'outil de production (locomotives, wagons) ?

Le plan de transport de Fret est élaboré sur la base des besoins commerciaux. Il est assemblé par les directions déléguées production des directions fret qui intègrent l'ensemble des besoins sur leur zone géographique.

Ce plan de transport est évolutif en fonction des contrats que Fret passe avec ses clients. Rappelons que le portefeuille d'activité du fret est entièrement dans le domaine concurrentiel et qu'il est impossible de prévoir de façon précise quel sera le plan de transport au-delà d'une année. A ce stade, l'hypothèse retenue par Fret est une stabilité du nombre de km trains du plan de transport dans les années 2013/2014.

Le dimensionnement de l'outil de production (locomotives, wagons) dépend de l'organisation de production retenue. La méthode adoptée pour en améliorer l'efficacité, intitulée efficacité industrielle et développement est la suivante :

- Fret a choisi de responsabiliser les convoyeurs sur leur production par une clarification de leur périmètre géographique. D'où l'émergence d'une Direction Déléguée Production (DDP) par Direction Fret (DF), responsable de toute la production sur sa zone géographique (lignes et dessertes), c'est-à-dire intégralement responsable de l'utilisation des ressources et de la qualité de la production sur son périmètre. Il n'y a donc qu'un seul convoyeur par axe.
- La méthode consiste à tirer tout le bénéfice de ce principe de production géographique.
- Pour aider les convoyeurs à faire le meilleur usage possible de leurs ressources sur leur zone, ils deviennent force de proposition sur l'ordonnancement des flux.
 - La conception géographique ne consiste plus à assembler des flux, à affecter des ressources sur des flux, d'abord conçus séparément : elle consiste à chercher en permanence la meilleure réponse globale à l'ensemble des flux qu'elle doit servir sur son territoire.
 - Les concepteurs géographiques doivent donc en permanence connaître, analyser, ordonnancer les flux de leur zone pour qu'ils constituent une production la plus propre possible à une bonne utilisation des ressources.

Ce travail, qui pour sa mise en œuvre est, bien sûr, subordonné à une itération avec les commerciaux, permettra de développer des offres, qui n'auraient pas été accessibles aujourd'hui compte tenu de leur coût de production, et d'adapter les ressources (locomotives, wagons) en conséquence.

2. La « fuite en avant » de la réduction des coûts de Fret SNCF ne va-t-elle pas entraîner une disparition irréversible d'une partie de l'outil de production ne permettant pas une reprise de l'activité du Fret ferroviaire ?

La baisse des coûts de Fret est indispensable pour permettre de retrouver des potentiels de développement et de retrouver un équilibre financier, les conditions tant conjoncturelles que structurelles d'une politique de volume n'étant pas là. Notre organisation maillée et répartie sur le territoire doit s'adapter en permanence en fonction de l'évolution des marchés. Fret s'attache dans ces adaptations à veiller à la préservation des compétences et savoirs métiers.

3. Fret SNCF n'aura-t-il pas atteint un « point de non-retour » lorsque les besoins de transport alternatif à la route seront de nouveau présents ?

Notre action commerciale conduit déjà, dans certains cas, à des reprises de trafic sur la route. La méthode d'efficacité industrielle et de développement a notamment pour ambition de permettre une amplification de ces reprises de trafic. Le fait même de renforcer une production géographique, et non segmentée par marché, est de nature à mieux permettre un accroissement des trafics avec les moyens existants.

Les gains de trafics resteront toutefois d'une ampleur limitée par les caractéristiques propres des modes de transport, et surtout par leurs modèles économiques, à réglementation inchangée.

4. Quels seront les leviers mis en œuvre pour éviter cette impasse ? Quelles seront notamment les mesures destinées à favoriser les conditions d'exploitation de Fret SNCF (investissements, rééquilibrage en faveur du Fret sur la disponibilité et la qualité des sillons...)?

Les investissements dont Fret a bénéficié ces dernières années sont importants, en particulier concernant le parc de locomotives, qui est très récent (BB 60.000, 75.000 en diesel, BB 26.000, 36.000, 27.000, 37.000 en électrique).

Par ailleurs, Fret a investi dans le renouvellement de son système d'information. A titre d'exemple, RUS a été déployé pour des fonctionnalités de gestion des convois dans toutes les unités, et RUS gare (Swing) est maintenant opérationnel dans toutes les gares. Ces outils permettent une plus grande souplesse d'utilisation, en évitant le recours à des outils qui étaient cloisonnés, et une réduction des coûts de maintenance de systèmes obsolètes.

Concernant les sillons, la période des 5 ans à venir sera encore marquée par des travaux importants sur le réseau. RFF travaille pour améliorer la situation des EF fret, avec des résultats encore limités mais qui progressent. A titre d'exemple, en 2012 ont été proposés aux EF, et à Fret SNCF en particulier, des sillons catalogues spéciaux, correspondant à des demandes spécifiques (par exemple pour le combiné ou pour les trains à long parcours). Ces sillons sont mieux protégés des travaux que ne le sont les sillons standards, même si cette protection est relative. En complément, Fret s'est doté d'outils permettant une meilleure gestion des adaptations liées aux travaux, ou à l'évolution de la demande des sillons. Ceci concourt à la moindre commande de sillons et à une réduction de l'instabilité.

5. Quels sont les risques et opportunités non prévus dans les comptes 2011 et au budget 2012 et qui pourraient impacter Fret SNCF ? Quelle est notamment la situation des procédures contentieuses à l'encontre de Fret SNCF auprès de la direction de la concurrence ?

Les comptes 2011 ont été validés par les Commissaires aux comptes et approuvés par le Conseil d'Administration.

S'agissant du budget 2012, les principaux risques portent sur la conjoncture, si celle-ci devait encore se dégrader. A fin avril, si les volumes réalisés sont inférieurs de 4% au budget, ils le sont avant tout sur la sidérurgie et les minerais, ainsi que sur les grandes cultures et dérivés. Pour ces secteurs, les perspectives des mois à venir sont un peu moins négatives ; reste le sujet évoqué de Novatrans.

Pour le reste, tirant leçon de 2011 où l'évolution de prix tant du gazole que de l'électricité avait été sensiblement supérieure à ce qui était attendu, Fret a retenu sur ces lignes de charge des hausses notables.

De même, le montant prévu des péages semble un peu largement dimensionné compte tenu d'évolutions dans leur fixation par RFF (passage du forfait au déclaratif sur les triages, fin des incomplétudes).

En ce qui concerne la procédure initiée par l'Autorité de la Concurrence au début de l'année 2008, portant sur les pratiques mises en œuvre dans le transport ferroviaire de marchandises, et à laquelle a été jointe une saisine d'ECR en 2009, la SNCF a largement répondu à de nombreuses interrogations et pour le reste conteste ce qui lui est, in fine, reproché ; elle conteste d'ailleurs, l'assertion même selon laquelle Fret SNCF serait en position dominante ; une majorité de

marchandises transportées par fer sont en effet de fait aisément transportables par la route et/ou, pour certaines, par le fluvial. SNCF considère ainsi que le marché sur lequel la concurrence s'applique ne peut être limité au train massif.

Aucune provision n'a donc été passée dans les comptes de Fret au titre d'une éventuelle sanction dont, au demeurant, le montant paraît très difficile à évaluer.

6. Quelles mesures réglementaires et fiscales sont envisageables et défendues par l'EPIC auprès des pouvoirs publics pour inciter au report modal vers le fer et atteindre les objectifs du schéma directeur de 2009 ?

La première porte sur l'unification du gestionnaire d'infrastructure, l'organisation actuelle du système ferroviaire ayant montré ses limites en matière de gestion des travaux. Or la crise des sillons perturbe en premier lieu les activités de fret ferroviaire

Par ailleurs, la SNCF réitère son souhait de voir rapidement mise en œuvre l'écotaxe.

Dans l'immédiat, elle souhaite que le décret généralisant le 44 tonnes dans le transport routier ne soit ni signé, ni donc publié. Les effets des dérogations accordées par le passé pour les ports sont clairs : elles se traduisent par du report modal routier.

D – La situation sociale

1. Quel est le bilan des reclassements au sein de l'EPIC des agents du Fret depuis 3 ans ?

Le bilan des reclassements des agents du Fret est globalement satisfaisant. Il a été soutenu par un dispositif national depuis la mise en place des EME et EDC dans le cadre de la Nouvelle Dynamique Métier.

En 2010, 1087 agents sédentaires ont été mis à disposition des autres Branches et Domaines et 300 conducteurs ont rejoint le domaine traction dans le cadre de parcours pro et mutation.

En 2011, 750 agents sédentaires ont été mis à disposition des autres Branches et Domaines et 275 conducteurs ont rejoint le domaine traction dans le cadre de parcours pro et mutation.

Depuis la mise en place des EME et EDC en janvier 2010 dans le cadre de la Nouvelle Dynamique Métier, on constate une nette amélioration qualitative et quantitative du processus de reclassement. En effet de janvier 2010 à fin avril 2012, 462 des 629 agents du Fret conventionnés par les EME/EDC ont été reclassés, soit près de 74%.

La durée moyenne de conventionnement en EME de début 2010 (date de mise en place des EME) à fin 2011 est de 7,4 mois.

2. Quels sont les effectifs cibles pour Fret SNCF ? Ces derniers seront-ils suffisants pour assurer un maintien du savoir-faire, des compétences et la capacité de Fret SNCF à offrir un service de qualité et sécurisé à ses clients ?

Le budget effectifs de Fret SNCF pour la fin de l'année 2012 a été fixé à 8500 agents. Comparé à l'effectif disponible au 31 décembre 2011, cela correspond à environ 1400 suppressions de postes. Sur ces 1400 suppressions de poste envisagées, il est prévu 200 parcours pro conduite vers la traction, 700 reclassements vers les autres branches et domaines et 200 conventionnements EME/EDC. Il est également prévu 580 départs de l'entreprise (dont 450 retraites) et 270 recrutements externes et internes.

Comme cela a déjà été le cas les années précédentes, le budget effectif de Fret SNCF a été construit par assemblage des prévisions de trafics des différentes entités du Fret.

Ce budget, comme ceux des années précédentes repose sur une hypothèse de baisse de volume des trafics, compte tenu de la conjoncture et donc, des parcours. A cela se rajoute une meilleure efficacité attendue des différentes entités Fret, meilleure efficacité qui porte sur le parc locomotives et wagons et aussi sur le nombre d'agents nécessaire à trafic constant.

Le budget 2012 intègre ainsi un objectif d'adéquation des moyens, tout à la fois, au niveau d'activité prévu et à des gains d'efficacité escomptés, qui se traduit notamment par une réduction des charges de personnel, donc des effectifs.

Cette réduction de près de 14% des effectifs devrait permettre une économie de 51,8 M€, ramenant ainsi les charges de personnel à environ 37% des charges de Fret SNCF (38% en 2011 et 40% en 2010) et à 45,9% du CA (48,9% en 2011 et 52,9% en 2010).

Des économies sont également attendues sur tous les autres postes de charges.

Au travers de ses schémas prévisionnels de formation et bilan national formation Fret, de sa veille constante et permanente en matière de sécurité du personnel et des circulations et de ses réflexions sur les nouveaux métiers et les nouveaux processus de production, l'Activité Fret SNCF poursuit le maintien et le développement des compétences de ses agents. L'adéquation des moyens au niveau d'activité est réalisée dans chacune des entités de Fret SNCF et au sein de ces dernières au niveau des unités, de manière à garantir un niveau de qualité et de sécurité satisfaisant.

3. La baisse des effectifs a été la principale source des économies de Fret SNCF sur la période récente : quels ont été les impacts de ce pilotage par les coûts sur les conditions de travail des agents et sur les indicateurs de sécurité et de santé au travail ?

Sur les indicateurs relatifs à la sécurité des circulations ?

En 2011, Fret SNCF a totalisé 145 incidents d'exploitation. Le nombre d'événements est en diminution de 18% par rapport à l'année 2010.

Par rapport à 2010 il a été constaté :

- Une légère augmentation du nombre de franchissements intempestifs de signaux carrés et carrés violets fermés par les conducteurs de locotracteurs et les chefs de manœuvre (9 cas soit +1 évènement),
- Une baisse sensible du nombre de collisions (32 cas, soit -25%),
- Une baisse du nombre de déraillements (67 cas, soit -17%),
- Une baisse du nombre de talonnages (37 cas, soit -16%) confirmant celle constatée en 2010,
- Une baisse significative du nombre d'événements marchandises dangereuses (49 évènements pour 108 en 2010 soit -55%).
- Une tendance favorable du nombre des évènements critiques chargements (2 évènements en 2011, 2 en 2010, 3 en 2009).

Concernant la traction, il a été constaté une légère hausse du nombre de franchissements pour l'année 2011 (+3 par rapport à 2010 et -1 par rapport à 2009), avec 18 cas. Hausse également en 2011 par rapport à 2010 des dépassements de vitesse supérieurs à 15km/h avec 18 cas soit +8.

Sur les indicateurs relatifs à la sécurité du personnel

On note pour l'Activité Fret à la fin de l'année 2011 une tendance à la baisse de -2,61% sur l'indice de fréquence (IF) des accidents du travail avec arrêt. Celui-ci est passé de 27,51 à 26,79 et se situe à un niveau inférieur à celui de 2008 (27,45). Cette baisse est la conséquence de la diminution de 13,74% du nombre d'accidents du travail avec arrêt en 2011 (295 en 2011, 342 en 2010).

A contrario, l'indice de gravité des accidents du travail avec arrêt progresse quant à lui de +8,41% sur l'année 2011. La tendance sur cet indicateur qui était en hausse depuis 2010 semble désormais se stabiliser sur la période du second semestre de l'année 2011.

A noter, que la durée moyenne des accidents de travail est en diminution de 7,3 jours pour s'établir à 22,3 jours en 2011. A noter également que les accidents de travail avec arrêt de plus de 90 jours accusent une baisse importante - 27,59% par rapport à 2010.

Concernant les accidents de trajet, les résultats se dégradent depuis 2 ans. Les indices de fréquence et de gravité augmentent respectivement de + 21,11% et + 64,71% en 2011. On retrouve cette tendance à la hausse au niveau national SNCF et dans la majorité des autres Activités Branches et Domaines.

Sur les quatre premiers mois de l'année 2012, le niveau de sécurité du personnel de l'activité Fret SNCF est en nette amélioration. Au 30 avril 2012, les indices de fréquence et de gravité des accidents de travail sont respectivement en baisse de -9,31% et -8,38% par rapport à 2011. Le nombre de jours d'arrêt cumulés atteint 4175 jours, soit une diminution de 782 jours par rapport à la même période de l'année 2011.

Sur l'absentéisme

L'absentéisme des agents de Fret SNCF se situe en 2010 et 2011 à un niveau légèrement supérieur à celui de l'EPIC (Fret 2011 : 12,3 jours/agent - EPIC : 11,7 jours/agent), mais l'écart demeure cependant stable sur les deux dernières années (+0,5 jours/agent en 2010, +0,6 en 2011).

Au 30 avril 2012, le taux d'absentéisme de Fret est en très légère baisse (-0,01 jours/agent) par rapport à la même période en 2011. L'écart avec l'EPIC reste stable (+0,3 jours/agent)

Sur les conditions de travail

On ne note pas de dégradation significative sur les conditions de travail (voir les indicateurs ci-avant). Fret a mis en place, depuis début 2010, un plan d'actions Qualité de Vie au travail en déclinaison des 11 mesures du document de référence national.

Les dépenses d'exploitation et d'investissement pour la sécurité, la prévention des risques professionnels, l'amélioration des conditions de travail et la réduction de la pénibilité demeurent globalement stables en 2010 et 2011 (respectivement 2,7 M€ et 2,6 M€).

Pour 2012, il a été décidé la mise en œuvre d'un budget investissement associé à la Qualité de Vie au Travail pour l'ensemble de l'activité Fret d'un montant de 800 K€.

E – Les perspectives

1 Quand les instances représentatives du personnel et les organisations syndicales seront-elles associées à ces réflexions et comment leurs préconisations seront-elles prises en compte ?

2 Comment cette nouvelle orientation de Fret SNCF s'inscrira-t-elle dans les objectifs de pérennisation et de développement des systèmes de Fret ferroviaires européen et français ?

Comme évoqué à l'occasion des questions présentes, les éléments structurels et conjoncturels de l'économie française, comme le contexte législatif et réglementaire, européen comme français, ne conduisent pas, à ce stade, à réorienter le schéma directeur pour un nouveau transport écologique de marchandises approuvé à l'automne 2009 par le conseil d'administration de l'entreprise.

3. Comment Fret SNCF peut jouer un rôle moteur dans la chaîne des acteurs du Fret ferroviaire (autoroute ferroviaire, transport combiné,...) ?

Dans cette chaîne, chaque acteur doit tenir et jouer son rôle. En ce qui concerne Fret, il s'attache à valoriser ses savoir-faire, avec le double objectif de renforcer la compétitivité du ferroviaire et de se différencier des autres entreprises ferroviaires de fret. C'est dans ce cadre que Fret a très activement participé, et même incité, à la démarche Maxiperfo.

Le constat de départ de cette démarche est que les performances du ferroviaire dans ses différentes composantes sont souvent sous employées. Les règlements techniques passés ont souvent pris pour limite le maillon le plus faible.

La démarche engagée avec déjà des résultats concrets (autorisations de trains de 850m sur certains axes) consiste à inverser la logique passée pour se demander quels points singuliers faudrait-il traiter pour pouvoir retenir comme limite ce qui est le plus souvent possible.

Pour la défense de vos droits et l'accompagnement syndical, **UNSA-Cheminots**

Si vous voulez adhérer, renvoyez le bulletin ci-après, à :
UNSA/ Cheminots
 M. Le Secrétaire Général de l'UNION Régionale de
Lorraine ou Lille
 (lire adresses en couverture)

Réduction de 66 % sur impôts et

adhésion à l'ADEIC (Association de Défense d'Education et d'Information du Consommateur)

Bulletin d'Adhésion

NOM.....Prénom.....
 Fonction.....Grade.....Qualification.....Niveau.....
 Adresse domiciliaire

 EtablissementN° CP.....
 Téléphone Service Téléphone Portable.....
 Adresse EMail (perso ou SNCF).....
 A.....le.....Signature.....

COTISATIONS 2012				
Adhérents	Cotisations annuelles	Réduction	réel après réduc.	réel après réduc.
QUALIFICATION	Euros	d'impôt (66%)		
A/B - TA	87,00 €	57,42 €	29,58 €	2,47 €
C - TB 1	91,00 €	60,06 €	30,94 €	2,58 €
D 1 - TB 2	96,00 €	63,36 €	32,64 €	2,72 €
D 2 - TB 3	106,00 €	69,96 €	36,04 €	3,00 €
E 1	106,00 €	69,96 €	36,04 €	3,00 €
E 2	119,00 €	78,54 €	40,46 €	3,37 €
F 1	131,00 €	86,46 €	44,54 €	3,71 €
F 2	147,00 €	97,02 €	49,98 €	4,17 €
G 1	157,00 €	103,62 €	53,38 €	4,45 €
G 2	170,00 €	112,20 €	57,80 €	4,82 €
H 1	181,00 €	119,46 €	61,54 €	5,13 €
H 2	193,00 €	127,38 €	65,62 €	5,47 €
CS	206,00 €	135,96 €	70,04 €	5,84 €
Contractuels				
Exécution	87,00 €	57,42 €	29,58 €	2,47 €
Maîtrise	106,00 €	69,96 €	36,04 €	3,00 €
Cadres	131,00 €	86,46 €	44,54 €	3,71 €