

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Une nouvelle étape pour l'avenir du Fret SNCF (Paris, le 27 novembre 2006)

Le Plan Fret 2004-2006 s'achève

Le Plan Fret 2004-2006 se termine le 31 décembre prochain. L'activité Fret SNCF a développé pendant cette période l'ensemble des actions auxquelles elle s'était engagée fin 2003. Elle a ainsi pu bénéficier des aides de l'Etat et de l'entreprise autorisées par la Commission Européenne. Ces aides, d'un montant de 1,4 milliard d'euros, ont permis de financer un investissement sans précédent avec l'acquisition de 1000 locomotives neuves et la rénovation des systèmes d'information. L'Etat a versé, mercredi 22 novembre, la deuxième et dernière tranche des aides auxquelles il s'était engagé, pour un montant de 450 millions d'euros. L'entreprise en a fait de même.

Ce plan d'assainissement de l'activité Fret SNCF était nécessaire : en 2003, les clients exprimaient une insatisfaction profonde et l'activité perdait plus de 450 millions d'euros, soit un tiers de ses recettes.

Le Plan Fret 2004-2006, défini fin 2003, a permis d'établir des bases solides, condition nécessaire à un développement sain de l'activité Fret de la SNCF. Il s'est traduit notamment par :

- une restructuration industrielle majeure qui a concerné l'ensemble de l'appareil de production : plan de transport, parc de locomotives et de wagons, triages, dessertes terminales, ...
- La mise en place d'organisations et de services répondant aux besoins des clients : Centre Service Clientèle, offre Resa Fret, ...
- Une gestion de la production fret plus adaptée aux besoins des clients : centre de gestion des flux, affectation des locomotives, spécialisation de certains personnels, ...
- La redéfinition des marchés porteurs et une mise à plat des trafics générant des pertes irrattrapables.

Des progrès très significatifs ont été obtenus : d'abord dans la prise de conscience accélérée à tous les niveaux, dans l'entreprise et en externe, de la nécessité de ces transformations ; ensuite dans leur mise en œuvre sur le terrain. Ils ont été permis par l'engagement de tous les cheminots qui participent à la production et à la commercialisation des services fret.

Néanmoins, maintenant arrivé à son terme, le Plan Fret n'aura pas atteint tous les objectifs de sa trajectoire :

1. l'insatisfaction de certains de nos clients reste indéniable du fait de problèmes significatifs de qualité qui sont dus à des comportements insuffisamment orientés vers le service rendu, à l'ampleur des changements d'organisations réalisés, à de multiples mouvements sociaux,... De fait, la qualité perçue par nos clients reste en deçà de ce qu'ils attendent.
2. Compte tenu d'un retard de chiffre d'affaires de l'ordre de 120 millions d'euros à fin octobre, le résultat économique attendu pour 2006 devrait rester proche de celui de 2005.

En 2006 en effet, Fret SNCF a subi différentes secousses qui ont entraîné des pertes de chiffre d'affaires et une augmentation de ses charges. En particulier, l'activité Fret a été confrontée à des concurrents menant, dès avril 2006, une politique agressive de parts de marché par les prix.

La mobilisation pour la reconquête

La demande de transport de fret restera forte dans les prochaines années du fait du développement des échanges en Europe et dans le monde. Les flux de trafics des produits manufacturés ne cessent de grossir.

Dans ce cadre, la demande de fret ferroviaire ira croissante. Le transport par train, qui est particulièrement bien adapté aux trafics massifiés ou massifiables, répond effectivement aux préoccupations de développement durable, que l'on trouve aussi bien chez les chargeurs que dans l'opinion publique, et que les responsables politiques retiennent comme un objectif central.

La SNCF entend prendre toute sa place dans ce mouvement. Ses clients l'exigent, ses personnels le souhaitent, la société tout entière l'attend.

Pour cela, elle entend saisir de nouvelles opportunités de développement et s'associer dans des partenariats qui élargissent son champ d'action et dessinent des perspectives de développement. Par exemple :

- elle s'engage avec La Poste pour un marché nouveau de fret à grande vitesse, conçu à partir de rames à grande vitesse circulant sur les voies nouvelles.
- Elle développe un nouveau partenariat avec la SNCB (les chemins de fer belges) à travers la création dès le début janvier 2007 de Sideros, pour le traitement du fret sidérurgique entre le Benelux et la France qui représente 20 % de ses trafics.
- Elle engage des discussions avec les acteurs locaux en région pour être partie prenante d'opérateurs locaux de proximité permettant de massifier des trafics diffus.
- Elle participe aux réflexions pour le développement, dans les contrats état-régions, d'un volet consacré à des investissements pour le fret ferroviaire.

A court terme, la SNCF doit s'adapter très vite, dans le cadre de la situation nouvelle installée par l'ouverture à la concurrence au 1^{er} avril 2006 et par l'action très agressive de ses concurrents auprès des chargeurs, menée notamment avec des prix très compétitifs.

Pour retrouver les conditions d'un développement nouveau, la Présidente Anne-Marie Idrac a fait le choix d'une transformation du Fret au sein même de la SNCF. Ce pari de la non-filialisation de l'activité Fret implique de mobiliser toute l'entreprise SNCF et toute la Branche Fret sur une ambition volontariste. Ce modèle de développement propre à la SNCF doit être défini et mis en œuvre dans la clarté avec la participation de tous les acteurs du fret.

La mobilisation pour la reconquête du fret doit :

- hisser le fret au niveau de qualité et de productivité exigé par l'industrie. Les actions sont lancées pour se rapprocher aussi vite que possible du service attendu, après un diagnostic approfondi (rapports de Francis Taillanter et d'Olivier Marembaud).
- Créer les conditions d'une bataille à armes égales avec nos concurrents.
- Gagner des marchés et donc les moyens d'assurer un développement rentable.

Les travaux menés dans le cadre de la Commission du Conseil d'Administration présidée par Benedikt Weibel, fourniront des bases pour le projet industriel de Fret SNCF qui devra nécessairement beaucoup se transformer dans les prochaines années tout en restant partie intégrante de la SNCF.

Nominations

Pour conduire cette nouvelle étape, Anne-Marie Idrac, Présidente du Groupe SNCF, a nommé Monsieur Olivier Marembaud Directeur Général Délégué Fret, en remplacement de Monsieur Marc Véron, à compter du lundi 4 décembre 2006.

La Présidente Anne-Marie Idrac a déclaré « J'ai confiance dans notre capacité de définir une vision globale et à moyen terme de l'avenir du Fret créant une dynamique de transformation. Je suis convaincue que l'entreprise a les ressorts pour conduire cette adaptation et construire une nouvelle donne permettant une reconquête ».