



LE COMPTE EST BON !

BILAN DES COMPTES CLOS SEMESTRIELS 2021

La commission économique du Comité Social et Économique s'est réunie récemment pour évoquer le sujet des comptes semestriels à fin juin 2021. Pour rappel, l'exercice des comptes clos semestriels permet d'avoir une vision pertinente des résultats et du trafic en cours d'année.

Si le bilan des comptes clos semestriels s'avère être un bon indicateur de la situation de notre Entreprise, il doit cependant être mis en perspective, car il ne donne pas une vision finale des résultats de l'année. Effectivement, il faut tenir compte des événements imprévus qui peuvent impacter le second semestre.

On ne peut pas oublier que la version 2020 de l'exercice des comptes semestriels avait été marquée par un événement exceptionnel qui avait directement enrayé notre développement, mais aussi celui de nos clients. La pandémie avait, en effet, mis un frein brutal à l'économie mondiale.

Bien que le virus et ses variants soient toujours présents, il semble que leurs effets sur la production se font moins sentir. **Même si le bilan 2021 ne présente pas une situation totalement assainie, on note un rebond d'activité.**

On peut noter cette année qu'à la tête de Fret SNCF, **le moral semble revenu au beau fixe. Grâce aux annonces gouvernementales concernant les aides en faveur du ferroviaire**, la marge opérationnelle repasse largement dans le vert et affiche une valeur positive en avance de près de 45 millions par rapport à 2020. On parle ici d'une aide aux péages d'un montant de 10 millions et d'une aide au wagon isolé s'élevant à 28 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires atteint 376 millions d'euros et est, lui aussi, en avance sur le budget. Cependant, il est en net recul par rapport à la période pré-Covid. On ne peut que regretter que même si les résultats présentés sont positifs, ils ne masquent pas la faible activité de Fret SNCF.

Au milieu de cette « positive attitude », il ne figure **aucune donnée économique sur les mouvements de personnel**. Ces informations, qui doivent forcément exister et qui étaient fournies il y a quelques bilans, sont aux abonnés absents : pas de présentation du niveau d'embauche, ni d'indicateur clair de productivité.

On aurait aussi aimé voir figurer les premiers résultats de « l'effet XRAIL » qu'on nous a promis l'année dernière.

Pour mémoire, **XRAIL est une alliance internationale qui a été créée en 2010**. Elle est destinée à favoriser et optimiser le transport de wagons isolés sur le réseau européen et ainsi opérer un report modal des parts de marché de la route vers le transport ferroviaire. C'est une coalition de production constituée de **7 opérateurs historiques ferroviaires qui développent un système commun de réservation** mettant en place une combinaison de moyens pour le client. XRAIL est composé de DB CARGO (Allemagne), CFL CARGO (Luxembourg), RAIL CARGO GROUP (Autriche), LINEAS (Belgique), CFF CARGO (Suisse), GREEN CARGO (Suède) et de FRET SNCF qui a rejoint ce consortium en 2019. Le but avoué de cette association est d'améliorer la qualité de service des opérateurs historiques en matière de wagon isolé et de conforter leur place sur leurs territoires respectifs. XRAIL ne se présente pas comme une mise en concurrence des 7 opérateurs, mais une réponse compétitive du fer à la route en créant, pour le client, un seul interlocuteur et, surtout, une disparition de l'effet frontière qui peut rendre difficile la commercialisation des transports internationaux.

Au rayon des absences suspectes, on évoquera également **le manque de données précises de la comptabilité en cours avec SNCF Réseau**. Effectivement, Réseau ne s'acquitte pas toujours des missions d'entretien des chantiers. Cela oblige donc Fret SNCF à investir dans des tâches ne lui incombant normalement pas. Les élus auraient apprécié une explication détaillée de cette facturation et de cette contractualisation.

Il est précisé que le coût d'accompagnement à la transformation représente 15,5 millions d'euros, mais ce chiffre laconique ne nous renseigne pas sur les dépenses relatives à ORP, au wagon connecté et aux autres optimisations en cours.

Autre sujet qui pourrait venir ternir toute cette bonne humeur, c'est le fait que les clients et chargeurs sont au courant des aides de l'État et qu'ils vont naturellement mettre la pression pour bénéficier de rétrocessions sur les tarifs. Il nous paraît évident que la SAS Fret ne doit pas concéder des baisses de tarifs. **Notre différence doit se faire sur la qualité de service et notre capacité à proposer des contrats que l'on peut réaliser.**

On ne peut pas dissocier la politique de l'économie. On sait pertinemment aujourd'hui que le ferroviaire dégage de faibles marges et que la quasi-totalité des entreprises ferroviaires est dans le rouge. Il est nécessaire de rappeler que le développement durable en Europe est en partie lié au développement du rail. Même si les dernières aides au ferroviaire marquent un pas dans ce sens, il faut **garder à l'esprit que l'État s'est désengagé du ferroviaire depuis des années** tout en favorisant la route, et qu'aujourd'hui la lutte est toujours inégale.

En conclusion, les cheminots constatent, presque avec atterrement, que moins la direction affiche d'ambition, meilleure est la marge opérationnelle. Quand on parcourt les divers bilans de ces comptes semestriels, on a l'impression qu'un « filtre Lexomil » a été appliqué sur le budget. Tout est revu à la baisse de manière léthargique, dans la seule optique d'afficher des chiffres positifs.

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