

AOÛT 2022



CSE FRET

Situation Économique



L'année 2021 est marquée par un rebond de l'économie de certains secteurs

Cette relance économique se traduit chez Fret SNCF par une hausse de chiffre d'affaires, situation nouvelle pour l'entreprise.

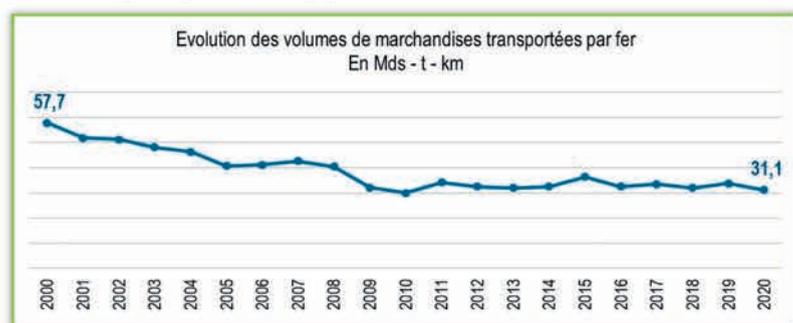
Les financements publics validés en 2020 permettent à Fret SNCF d'améliorer sa marge opérationnelle. Si ceux-ci sont actés jusqu'en 2024, il faut qu'ils soient pérennisés à plus long terme, pour permettre à l'ensemble du secteur de s'inscrire dans une relance durable.

2021 est marquée, comme 2020, par la formidable mobilisation des salariés de Fret SNCF, qui ont produit et travaillé malgré les cadres dégradés (crise sanitaire, restrictions mises en place), et les besoins de ressources criants.

Enfin, les cessions de patrimoine immobilier et de matériel roulant ont été déterminantes dans le résultat net de 2021 de Fret SNCF, bénéficiaire depuis la première fois.

Le rebond économique déjà visible fin 2020 :

Pour rappel, la crise sanitaire de 2020 est venue percuter l'économie et le secteur du fret ferroviaire n'y a pas échappé.



Des volumes divisés par 2 en 20 ans

Le marché du fret ferroviaire de marchandises est en déclin depuis de nombreuses années au profit du transport routier, notamment sous pavillon étranger.

L'ouverture à la concurrence n'y a rien changé, et durant cette période, les deux premières entreprises ferroviaires de transport de marchandises n'ont jamais réussi à atteindre l'équilibre économique.

Durant la crise, le fret ferroviaire de marchandises a démontré son utilité publique

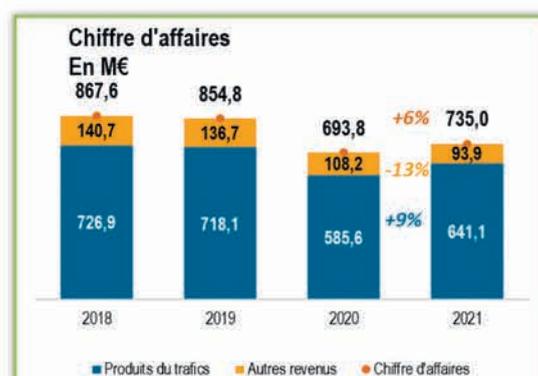
La crise sanitaire et ses conséquences économiques profondes ont été l'occasion de rappeler que le fret ferroviaire est d'une utilité publique : les marchandises ont continué à circuler, contrairement aux personnes.

La relance du fret ferroviaire de 2020 est assortie notamment d'aides publiques permettant aux entreprises ferroviaires de retrouver un équilibre économique et de favoriser le report modal, en proposant des prix plus attractifs pour les chargeurs utilisateurs de la route.

Un rebond de Fret SNCF en 2021 grâce à celui de son principal client

Après le recul historique de l'activité en 2020 (-18,5 % de produits du trafic), l'activité de Fret SNCF amorce un rebond perceptible dès le 3^e trimestre 2020.

De plus, le chiffre d'affaires réalisé en 2021 est meilleur que prévu, du fait de produits du trafic plus important sur le secteur des produits sidérurgiques longs et plats. Le premier client de Fret SNCF a vu son acti-





tivité rebondir rapidement de son côté, entraînant donc un effet très favorable pour l'opérateur historique.

Malgré tout, le chiffre d'affaires de Fret SNCF reste loin de celui de 2019: 14 % de moins en 2021 que pour l'année 2019.

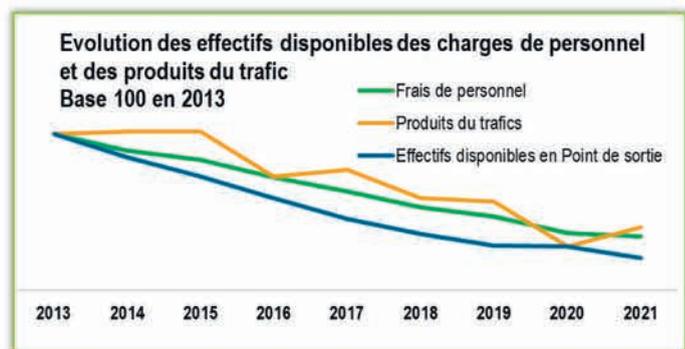
Les aides publiques structurantes expliquent en grande partie l'amélioration de la marge opérationnelle.

La Marge Opérationnelle est positive à +2,4 M€. Son évolution notable par rapport à 2020 s'explique principalement par une croissance des produits du trafic, mais surtout, grâce aux aides publiques importantes (50 M€ d'aides aux WI et plus de 18 M€ d'aides aux péages).

Comment relancer durablement l'activité si les effectifs diminuent ?

Entre 2020 et 2021, c'est 336 agents de moins chez Fret SNCF: 181 agents de production et 155 agents aux structures.

Augmentation de l'activité et baisse des effectifs entre 2020 et 2021: l'entreprise se retrouve dès le milieu de l'année 2021, dans une situation tendue, avec des recrutements qui tardent à se formaliser. Cette tension est encore d'actualité à l'abord de l'été 2022.



Un résultat net positif, grâce aux cessions d'actifs

Le résultat net de l'entreprise est positif à +75 M€, montant jamais atteint. C'est en grande partie grâce aux cessions d'actifs importantes (88,2 M€ de résultat de cession) qui ont permis sa nette amélioration. L'entreprise paye donc pour la première fois l'impôt sur les sociétés.

Mais sans les aides aux péages, aux Wagons isolés et sans les produits de cessions d'actifs, Fret SNCF serait en perte en 2021.

Les investissements sont moins importants que prévu, mais en amélioration par rapport aux années précédentes, tirés principalement par la continuité des projets SI. Mais l'ancienneté des machines et des équipements nécessitera des investissements conséquents dans un futur proche. Fret SNCF affiche à la clôture l'exercice 2021 un désendettement de plus de 218 M€, en amélioration par rapport à 2020.

Un budget 2022 qui reste très loin des « ambitions de reconquête commerciale »

Le budget 2022 prévoit une croissance limitée du chiffre d'affaires (+0,8 %) par rapport à 2021.

En 2022, la croissance des produits du trafic étant toujours tirée de la consolidation des revenus des clients « socles ».

La marge opérationnelle serait légèrement négative à -2,5 M€ avec pour principaux éléments: l'augmentation des charges variables due à celle de l'activité, notamment les coûts de l'énergie, même si ceux-ci sont partiellement couverts et que l'entreprise bénéficie des aides spécifiques. Les coûts des péages sont plus importants en lien également avec la hausse de l'activité, mais également un effet lié à l'inflation ferroviaire (augmentation du coût des sillons).

En 2022, et au-delà, les aides publiques sont toujours très structurantes dans la marge opérationnelle

Elles améliorent celle-ci de plus de 70 M€ : 56 M€ d'aides aux wagons isolés, et le reste d'aide aux péages. À noter tout de même que cette aide devrait être moins importante qu'en 2021, car l'enveloppe globale est fixe. Autrement dit, si Fret SNCF réalise plus de trafics, l'entreprise ne bénéficiera pas de plus d'aides.

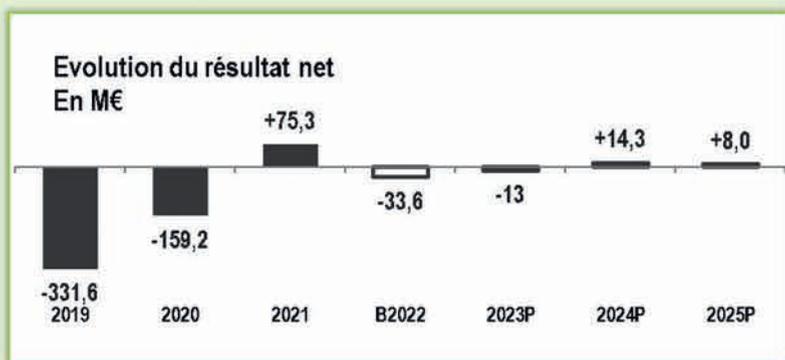
Le résultat net est prévu à -33,6 M€, du fait de la diminution de la MOP, mais surtout, du nombre de cessions envisagées moins importantes qu'en 2021 (18,7 M€ de produits de cession prévus en 2022).

Et si nous nous projetons à 2025 ?

Il y a deux éléments importants déterminants dans les résultats de Fret SNCF à 2025 :

Premièrement, des aides, prolongées jusqu'en 2024, posent la question de leur pérennité : sans aide, pas d'équilibre économique à court terme.

Deuxièmement, les cessions : il reste entre 100 M€ et 150 M€ de cessions d'actifs possibles pour Fret, et après ?



Si pour le moment, Fret SNCF semble « tenir » la trajectoire de son plan à 2025, c'est grâce aux aides publiques (WI et aux péages) et à sa « stratégie » de cessions.

Le secteur du fret ferroviaire est fortement exposé. Plus récemment, les hausses des coûts de l'énergie et les aides dédiées démontrent de la forte exposition de l'opérateur historique aux aléas externes.

Des investissements importants nécessaires dans l'infrastructure pour développer le fret ferroviaire

Un fret ferroviaire efficace et attractif nécessite des infrastructures robustes (triaux, voies, ITE). Ces infrastructures nécessitent elles-mêmes des investissements élevés (les 4,7 Mds € dédiés à la relance ferroviaire étant insuffisants).

Enfin, la durée des contrats avec les chargeurs interroge également. Par exemple, sur les triages, les investissements sont possibles s'il y a des engagements de Fret SNCF à apporter suffisamment de chiffres. Or, la durée des contrats que Fret SNCF passe avec les chargeurs reste très inférieure à l'amortissement des investissements réalisables.

Il est donc nécessaire que les contrats soient sur des durées plus longues, afin que les investissements dans les infrastructures puissent être réalisés et que les chargeurs viennent durablement au fer.

Un résultat net déficitaire sans les 70 M€ d'aides publiques.

Pour relancer durablement le fret ferroviaire, les aides doivent être actées sur un temps long, car les investissements sur le ferroviaire sont également sur un temps long.

Le transport ferroviaire de marchandises est d'utilité publique, car il participe activement à la décarbonisation de l'économie