

JANUER 2022



CSE FRET

Situation économique de l'entreprise



Le Plan Fret SNCF 2025 ou Plan Leborgne, c'est quoi ?

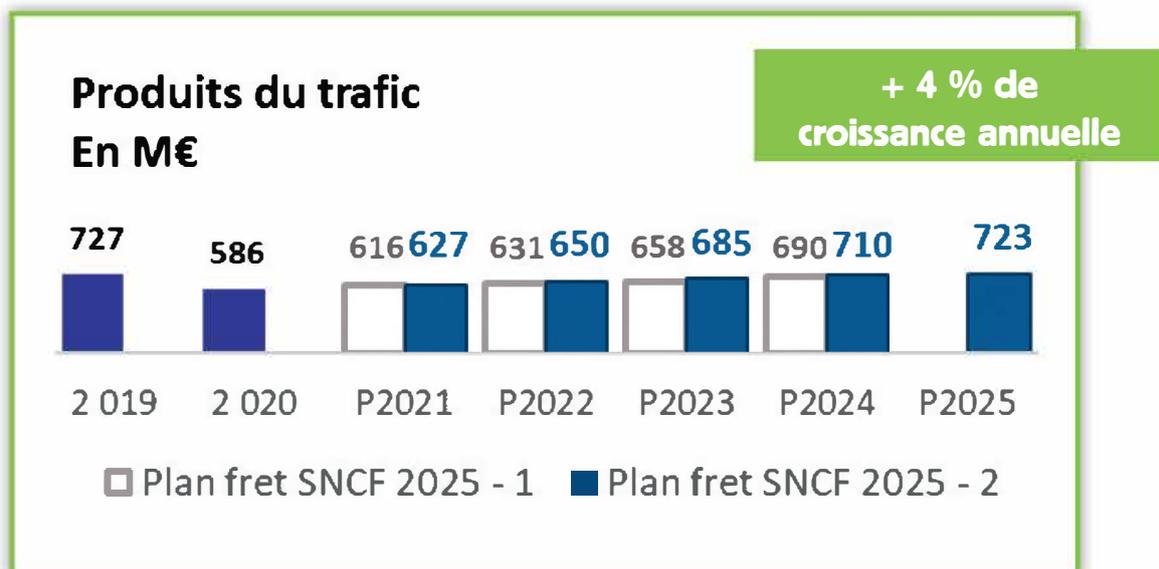
C'est **un énième plan de redressement économique de** Fret SNCF SAS pour éviter de recréer de la dette grâce notamment aux aides accordées par l'état.

Ce plan ne définit pas de cibles précises, pour développer l'activité, mais est seulement basé sur des indicateurs financiers.

Les moyens présentés dans le Plan pour y parvenir sont notamment les composants de « FRET EFFICACE » :

- Redynamiser le service commercial grâce notamment à la digitalisation
- Améliorer le taux de remplissage de nos trains grâce à la gestion capacitaire
- Poursuivre la réduction des charges en continuant à supprimer des postes de cheminots.

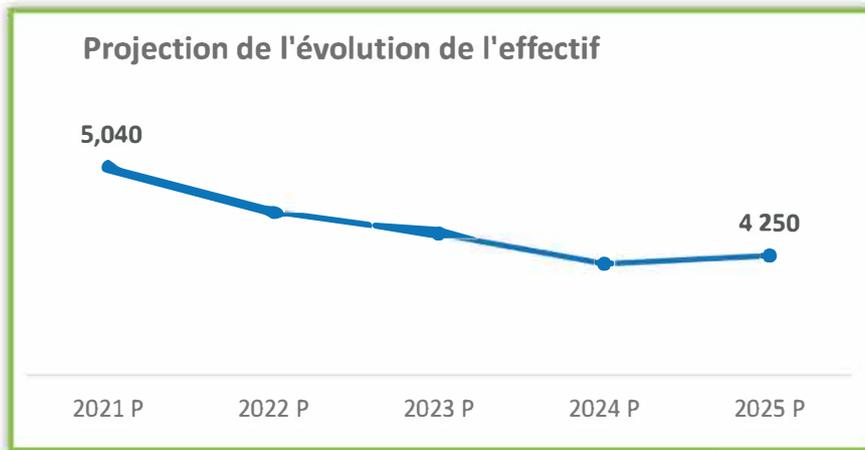
Quelles sont les projections des principaux indicateurs financiers ?



➡ Comparaison entre les Deux plans présentés (**plan 1** en janvier 2021, **plan 2** en octobre 2021), et bientôt un Plan n° 3.

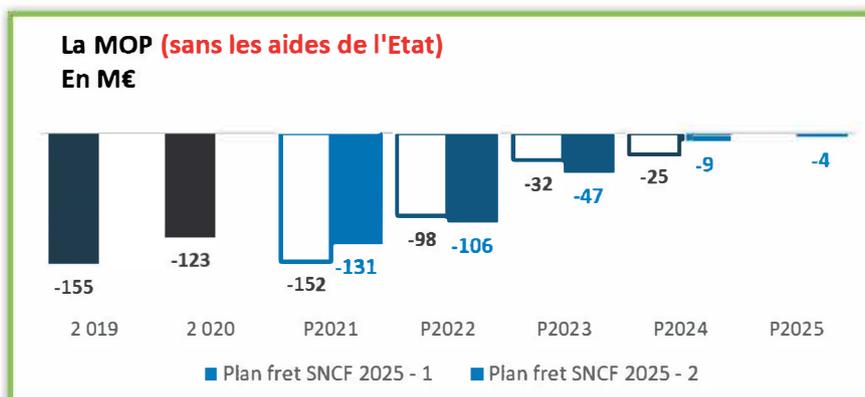
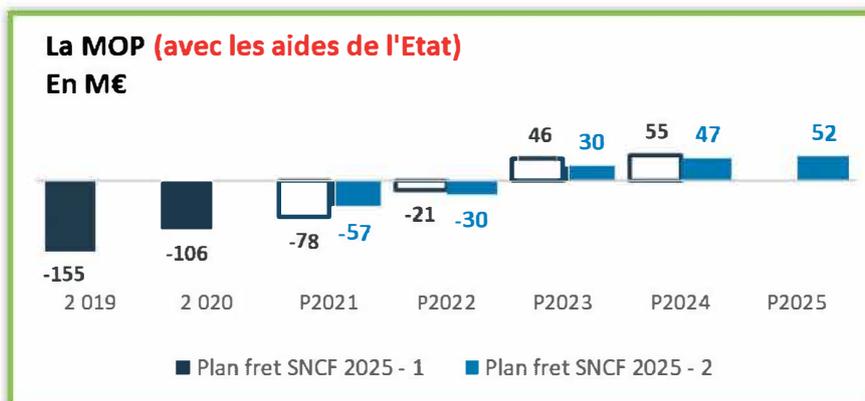
Le Plan Fret SNCF 2025 n'acte pas de retour à des produits du trafic post-covid avant 2025. Cette projection est le résultat de l'évolution des volumes des chargeurs historiques, du WI, et des nouveaux clients, sans effet prix favorable : une pression sur les prix des clients est envisagée (rétrocession des aides de l'État, mais dans quelle proportion?)

Un effectif cible à 4 250 agents ?



La baisse des effectifs est surtout prévue sur les structures. La stabilité des charges de personnel en 2021 et 2022 s'explique par le report en 2022 des coûts des aides aux départs (mobilité chez fret SNCF ou dans le groupe SNCF), et non pas d'une stabilité de l'effectif qui continue de baisser. Sur 2022, la réalité de la production amène la direction à ne pas supprimer des effectifs opérationnels

Le retour à une MOP positive en 2023 (voire dès 2022)... grâce aux aides de l'État



Si la croissance de l'activité porte celle de la MOP, ce sont surtout les aides de l'État et la pression sur les charges de personnel qui permettrait à la MOP d'être positive, le tout avec des coûts des SI importants.

Où en est-on à fin novembre 2021 ?

- L'**activité est repartie** (depuis fin 2020), mais la relance sur le secteur est globale et elle est portée par des clients existants (ARCELOR notamment). À quand la reconquête commerciale ?
- Les résultats 2021 sont légèrement meilleurs que prévus : Fret SNCF va faire un peu mieux que le budget. Mais à ce rythme, il faudra des années pour retrouver le chiffre d'affaires de 2019.
- Les **effectifs sont toujours en baisse**, les indicateurs sociaux se dégradent en particulier les compteurs congés et repos 35H, l'entreprise n'arrive plus à recruter, les cadres d'organisations ne sont plus tenus.
- Un point d'attention tout de même : le **développement d'ORP a pris 2 années de retard** avec un coût passant de 6 M€ à 30 M€ à fin 2021. Le projet **DIGIDRIVE** très en retard lui aussi va vite se retrouver dans une impasse économique.
- Un plan (version 3) est en préparation pour 2022, annonce la direction dès la fin de la présentation du plan 2. Les perspectives de développement de l'activité ne sont toujours pas claires et ne démontrent en rien comment on pourrait doubler les trafics en 2030.

