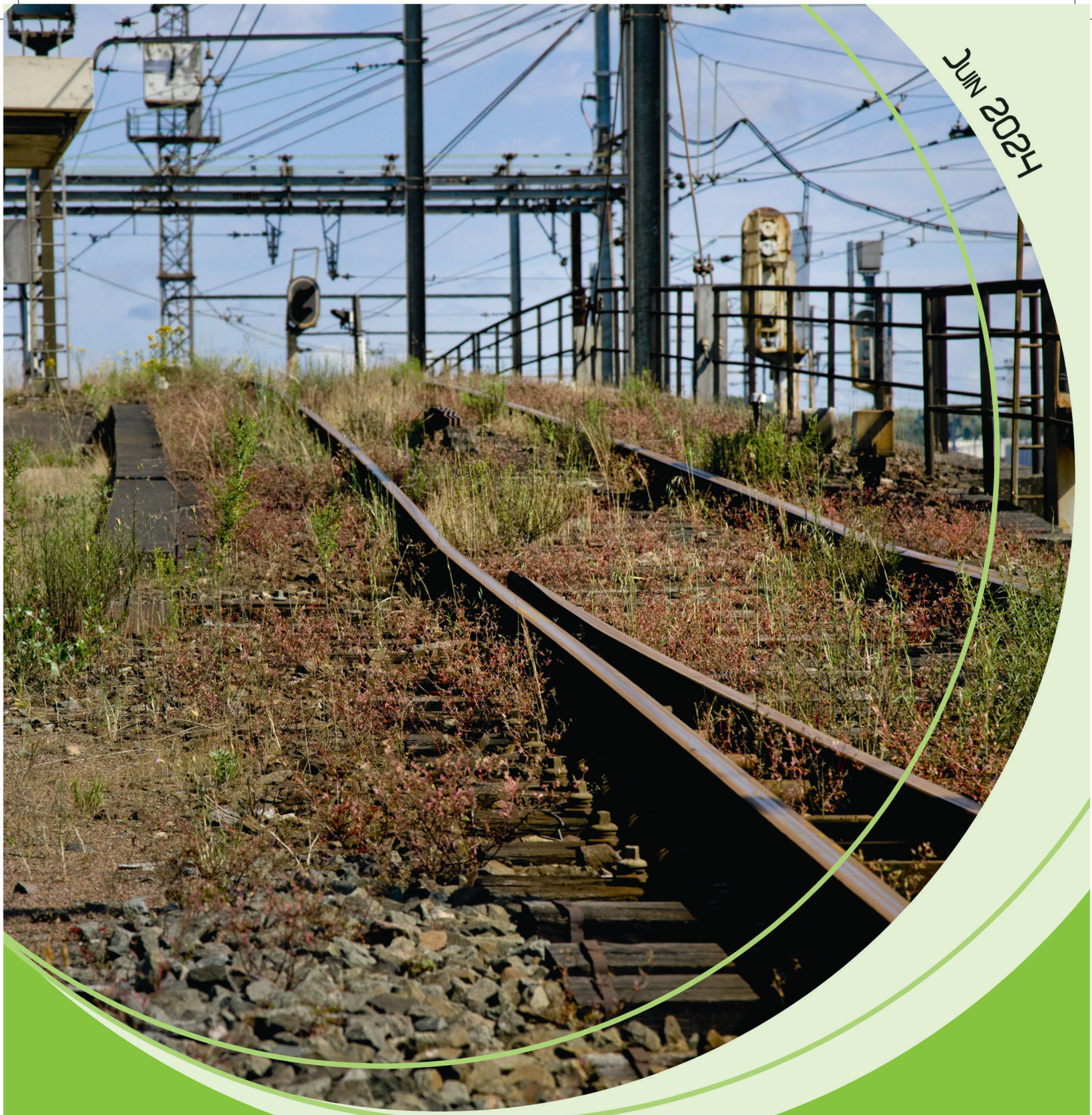


JUN 2024



CSE FRET

Situation Économique



Après deux années de bénéfices (modestes), FRET SNCF est à nouveau en perte en 2023

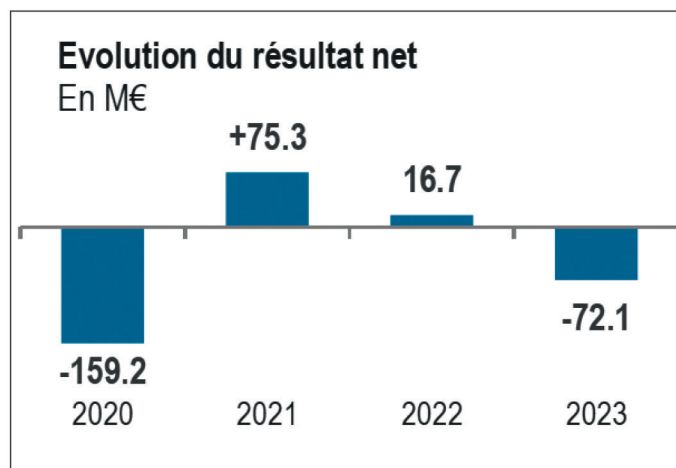
En 2023 FRET SNCF affiche des **pertes à hauteur de -72 millions d'euros**. Les comptes de l'entreprise n'ont pas résisté à l'addition des effets négatifs qu'a subit l'entreprise, et plus largement le secteur en 2023 :

- La discontinuité
- Les éboulements en Maurienne
- La réforme des retraites
- L'inflation

Les pertes auraient pu être bien pires sans les aides versées au secteur.

Pour sa dernière année de vie, la SAS FRET SNCF devrait aussi être déficitaire. En effet, l'année 2024 est budgétée en perte de -19 millions d'euros.

Le **CSE sera vigilant au niveau de capitaux apportés aux nouvelles entreprises**: en effet, des pertes répétées et importantes conduiraient à une recapitalisation. Par conséquent, plus les capitaux apportés dès le départ seront importants, moins le risque de recapitalisation sera grand.

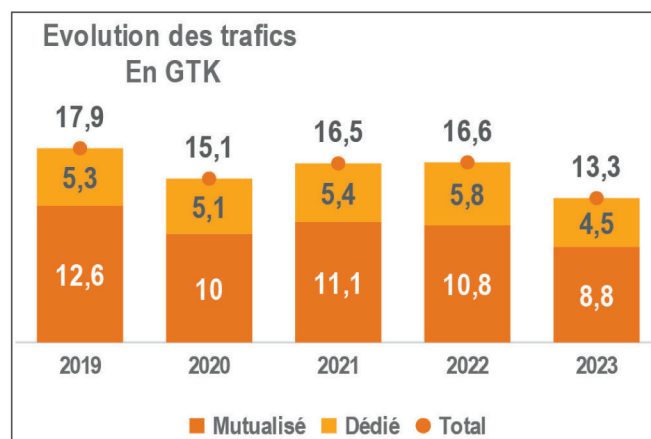


L'activité recule de -19 % en 2023, les volumes transportés sont à un niveau historiquement bas.

En 2000, FRET SNCF transportait plus de 55 milliards de tonnes.km. Suite notamment à l'ouverture à la concurrence, aux différentes réformes ferroviaires, à la dérégulation du transport routier de marchandises, les volumes transportés par FRET SNCF ont fortement reculé. Ces volumes avaient atteint un niveau plateau depuis 2018: FRET SNCF transportait entre 16,5 et 18 milliards de tonnes.km par an.

En 2023, les volumes de l'entreprise sont de 13,3 milliards de tonnes.km (GTK), soit le niveau le plus bas historiquement. En une seule année, l'entreprise a subi **simultanément les 4 grands types d'aléas** auxquels elle fait normalement face **successivement**.

- **Aléa politique**: La discontinuité a débuté dès 2023. La cession de 14 flux est venue percuter les volumes dédiés.



- **Aléa écologique**: les éboulements en Maurienne ont entraîné une baisse de trafic, puis des contournements entre la France et l'Italie.
- **Aléa social**: la réforme de retraites qui a entraîné au premier trimestre des mouvements sociaux nationaux.
- **Aléa économique**: l'inflation en Europe et en France a conduit à une diminution de la production chimique, automobile, sidérurgique, BTP soit chez les principaux clients de FRET SNCF.

Au global, FRET SNCF perd -19 % de trafics en 2023. Le dédié affiche une décroissance de -1,3GTK. Dans le même temps, les trafics mutualisés sont en recul de -2GTK soit -18 %.

En 2024, les volumes sont budgétés en hausse. Cette progression repose exclusivement sur le mutualisé. Le budget prévoit 15,6 milliards de tonnes.km transportées en 2024.

Pour le CSE, la performance commerciale reste un des axes majeurs qui permettra d'augmenter les volumes transportés par FRET SNCF. Le **CSE réaffirme que les équipes commerciales sont actuellement sous-dimensionnées.** Les équipes commerciales doivent être renforcées et être déployées dans nos territoires, au plus proche des chargeurs. La politique commerciale de reconquête des territoires n'est donc pas adapté et doit être revue !

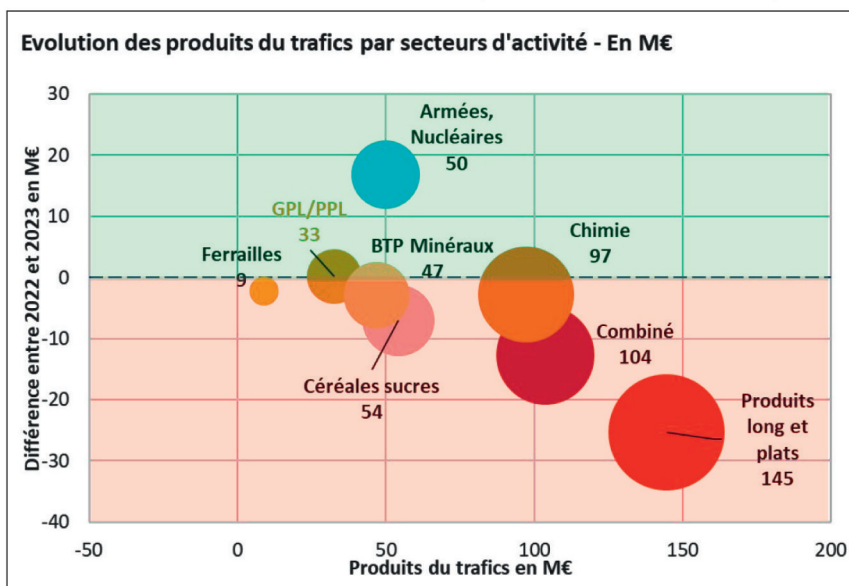
Les produits du trafic souffrent également en 2023 et accusent un recul, mais dans une proportion moindre que les volumes.

Les revenus de FRET SNCF ont évidemment souffert des mêmes maux que les volumes. **Toutefois la hausse des prix appliquée par FRET SNCF aux chargeurs conduit à un recul de produits du trafic « limité ».**

En 2023 les produits du trafic sont de 613,4 millions d'euros. Alors que les volumes transportés reculent de -19 % entre 2022 et 2023, les produits du trafic bénéficient notamment d'un effet prix et ne reculent « que » de -6 % soit -39 millions d'euros.

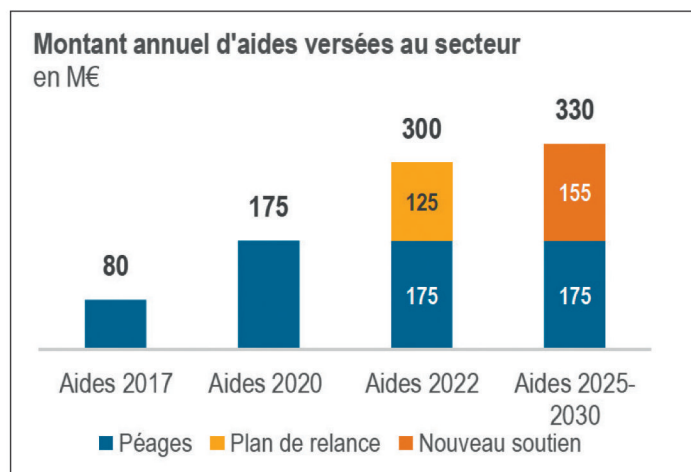
En observant le détail des revenus par nature de produit transporté, les retraits les plus marqués sont ceux : des produits longs et plats (-25,30 M€) et du combiné (-12,70 M€).

À l'inverse, la guerre en Ukraine conduit à la progression des revenus liés à l'armée en 2023 (+16,80 M€).



Les aides sont nécessaires mais ce modèle risque de créer un plafond de verre dans le secteur du fret ferroviaire.

En 2023, **sous l'effet de la baisse des revenus et de la progression des charges (inflation), la marge opérationnelle (MOP) de FRET SNCF est déficitaire de -67 millions d'euros.** À un niveau



d'activité constant et sans les aides, cette marge aurait été négative d'environ -146 millions d'euros. Par conséquent ces aides publiques d'Etat sont structurantes et nécessaires pour le marché.

- Le gouvernement semble se saisir du sujet : 330 millions d'euros d'aides seront distribués chaque année au secteur entre 2025 et 2030.

Deux grandes catégories d'aides ferroviaires existent : les aides aux péages et les aides aux wagons isolés.

Ces aides sont conçues pour couvrir les coûts fixes par conséquent l'enveloppe de ces aides est fixe. Au niveau du marché, cela créera un plafond de verre sur le nombre de wagons isolés (WI) transportés :

- Au-delà d'un certain nombre de WI, plus une entreprise ferroviaire transporte et moins elle gagne. Autrement dit : le marché peut grossir mais pas le gâteau !

Le CSE est convaincu que des aides basées sur les volumes seraient réellement incitatives et permettraient le développement du fret ferroviaire et du report modal.

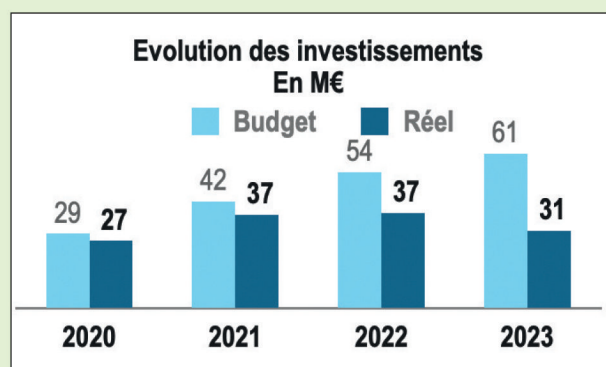
La trésorerie fond comme neige au soleil : un nouveau point de vigilance pour les futures sociétés.

À la fin de l'année 2022, la trésorerie de FRET SNCF était de 223 millions d'euros. La baisse de l'activité et certains choix de gestion (arrêt de la titrisation) ont conduit au recul de -87 millions d'euros de la trésorerie. À la fin de l'année 2023 FRET SNCF dispose de 136 millions d'euros dans ses caisses.

Pour conserver des marges de manœuvre et pouvoir assurer sainement son activité, une entreprise ferroviaire comme FRET SNCF ne doit pas descendre en dessous d'un niveau de trésorerie d'environ 80 M€.

Le CSE sera vigilant aux niveaux de trésorerie apportés aux nouvelles entreprises. En effet, le niveau de Trésorerie à l'ouverture des deux futures sociétés est donc un enjeu majeur, qui permettra (ou non) des marges de manœuvre.

Les investissements ont été rabetés en 2023.



En 2023, les investissements ont été de 30,50 M€. Ils étaient prévus à 61 M€ avant la mise en place du plan d'économie demandé par le groupe SNCF.

Les investissements réalisés concernent principalement les projets informatiques et les opérations mi-vie.

La capacité de l'entreprise à investir dépend en premier lieu de sa Marge Opérationnelle. Une Marge Opérationnelle négative :

- Réduit les marges de manœuvre de l'entreprise en matière d'investissements
- Conduit l'entreprise à s'endetter pour assurer ses investissements
- Conduit l'entreprise à réaliser des cessions pour assurer ses investissements

Les investissements réguliers sont cruciaux notamment sur des activités industrielles, comme celle du transport ferroviaire.

Le CSE assoit sa vision industrielle des investissements. En effet, **les investissements permettent d'assurer une meilleure qualité de service. La qualité de service est génératrice de trafics supplémentaires. Les trafics supplémentaires conduisent à la création d'emploi.**

Il semble évident que FRET SNCF doive assurer ses investissements, toutefois sans un mouvement global des différents acteurs (Etat, législateur, SNCF Réseau...), la qualité de service demeurera un sujet.