

Dix années de pertes et deux plans de sauvetage pour rien

F. A.

25/05/2009 | Mise à jour : 07:41 | [Ajouter à ma sélection](#)

Au total, l'État et la SNCF ont injecté 3,5 milliards d'euros dans le fret entre 2003 et 2009.

Cet audit de la SNCF marque une rupture après deux plans de sauvetage sans résultat. En 2003, le plan Véron, du nom du responsable du fret de l'époque, a pour ambition de moderniser le transport de marchandise à la SNCF. Cette réforme est alors déjà qualifiée de «plan de la dernière chance» par Louis Gallois, président de la SNCF. L'idée est de donner une qualité de service aux clients du fret proche de celle qui est garantie aux voyageurs. Pour cela, Marc Véron met sur pied une exploitation sept jours sur sept, régulière, avec des heures et des parcours constants. Le suivi des trafics est un second axe fort du plan, les clients se plaignant trop souvent de ne pas voir arriver les trains à destination. Ce plan a coûté 1,5 milliard d'euros. La SNCF a apporté 700 millions d'euros tandis que l'État a injecté 800 millions d'euros. Ces sommes sont englouties sans résultat, de l'aveu même de l'actuelle direction de l'entreprise publique.

Le plan Marembaud, lancé en avril 2007, avait un volet industriel et un volet social. L'objectif du plan industriel, mis en place dès l'été 2007, est de mieux anticiper les flux de marchandises et de mettre en place de nouvelles liaisons à grande capacité. Pour l'acheminement de «wagons isolés», la SNCF crée trois «hubs», des supergares de triage d'où sont organisés tous les flux.

L'entreprise a tenté d'appliquer le volet social de cette réforme à l'automne dernier. Il s'agissait de proposer aux cheminots, sur la base du volontariat, des horaires de travail plus souples moyennant une hausse de salaire. La direction de la SNCF a trouvé 1 200 volontaires mais a dû reculer face à la mobilisation de la branche voyageurs. «Quand on touche aux conditions de travail des agents du fret, on touche au statut même des cheminots», explique un cadre de la SNCF. Un échec pour Guillaume Pepy qui avait fait du fret l'une des priorités de son mandat en arrivant à la tête de l'entreprise. Aujourd'hui, face à une inéquation économique et sociale sans solution, Pierre Blayau ne peut faire que des constats, sous forme d'audit, et appeler syndicats et gouvernement à proposer des solutions. Au total, l'État et la SNCF ont injecté 3,5 milliards d'euros dans le fret entre 2003 et 2009. Sans résultat. «Le problème est inextricable pour la seule SNCF, explique un de ses cadres. Aucune entreprise au monde ne peut continuer sur ce mode opératoire.»

LIRE AUSSI

» [Fret : la SNCF appelle l'État au secours](#)