

Pierre Blayau : «La SNCF doit sortir des normes du passé»

Propos recueillis par Fabrice Amedeo

25/06/2009 | Mise à jour : 08:33 | Commentaires 1 | Ajouter à ma sélection



«Nous avons trois axes de travail», explique Pierre Blayau, directeur de la branche transport et logistique de la SNCF. Crédits photo : Le Figaro

INTERVIEW - Le directeur de la branche transport et logistique de la SNCF détaille les pistes de réformes pour sauver cette activité.

LE FIGARO. - À la suite de l'audit que vous avez commandé sur le transport ferroviaire de marchandises, quelles mesures comptez-vous prendre ?

Pierre BLAYAU. - Nous avons eu de nombreux contacts avec les représentants du personnel, les pouvoirs publics, nos clients. Globalement, notre audit n'a pas été contesté. La contre-expertise a même assuré que ses conclusions étaient irréfutables. Mais ce n'est pas parce le constat est juste qu'il faut lancer un plan sans concertation. Notre méthode se veut apaisante. Nous annoncerons nos projets en septembre, après les avoir partagés.

L'audit souligne que le transport par wagon isolé n'est pas pertinent par rapport à la route. Allez-vous le supprimer ?

C'est une triste réalité que la crise accentue ! Le fret SNCF va perdre 600 millions d'euros cette année, dont plus de 350 dans la messagerie ferroviaire avec une sortie de cash de 800 millions. Il est peu probable que ces activités déficitaires soient subventionnées par l'État. De son côté, la SNCF ne peut plus se permettre de financer le fret avec les recettes du transport de voyageurs qui, lui aussi, ressent les effets de la crise et doit investir.

Cela signifie-t-il que les activités déficitaires seront abandonnées ?

Ce serait une erreur de raisonner ainsi. Nous sommes dans une logique de rebond et de réallocation des ressources, pas de restructuration. Il faut d'abord concevoir avec les chargeurs de nouveaux plans de transport multiclients avec des volumes plus importants et payés au juste prix, ensuite mettre de l'argent là où il y a du vrai report modal (de la route vers le train) pour demain. La SNCF est aujourd'hui absente des vrais enjeux du transport de marchandises. Il faut que ça change. D'ici à 2020, les camions qui remonteront d'Espagne pour se rendre en Europe du Nord, le feront sur des trains. La SNCF doit promouvoir les autoroutes ferroviaires. Cette semaine, le fret a encore fait perdre 10 millions d'euros à la SNCF. Avec cette somme, on peut soutenir deux ans Lorry Rail qui est l'opérateur de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg. De même, je préfère dépenser 100 millions pour développer le fret à grande vitesse ou dans des plateformes portuaires plutôt que pour soutenir une activité de messagerie ferroviaire dont 80 % sont facturés à la moitié de son coût réel, en fait au prix de la route. La SNCF doit sortir des normes du passé et se tourner vers le transport du futur.

Pensez-vous que les cheminots accepteront cette évolution ?

Il faut décrire le sujet. L'activité fret de la SNCF ne sera pas filialisée. Par contre, des filiales par secteur pourraient être proposées. Des cheminots pourraient travailler différemment avec des contreparties financières. Une expérimentation pourrait être mise en place à l'automne pour certains clients, comme la chimie. Le statut de cheminot ne sera pas remis en question. Il y aurait juste des dérogations momentanées. Le changement de statut n'est pas une issue aujourd'hui. Les conducteurs de trains de voyageurs s'y opposent, même quand le sujet ne concerne que le fret.

Enfin, réfléchissez-vous davantage au fret de demain qu'à des mesures de court terme ?

Nous avons trois axes de travail. Tout d'abord les dispositions à effet immédiat : une organisation plus performante, un meilleur service aux clients, la création de filiales. Ensuite, le redéploiement des ressources de la SNCF sur les activités à fort potentiel du point de vue du « Grenelle de l'environnement ». Novatrans doit en être un acteur. Enfin, l'accompagnement de ces profonds changements avec le soutien aux opérateurs ferroviaires de proximité, plus réactifs et plus souples ou encore l'optimisation des emprises foncières de Fret SNCF dans certaines villes qui pourraient être mieux utilisées. Les choses doivent changer.

Aujourd'hui, nous ne sommes pas présents sur les moyens de transport du futur, mais dès que l'on bouge sur les moyens de transport du passé, tout le monde s'inquiète. La SNCF ne peut plus engloutir des sommes gigantesques dans des activités qui n'apportent rien au pays.

LIRE AUSSI

» [Quatre candidats au rachat de Veolia Cargo](#)

» [Les entreprises françaises exportent leur savoir-faire dans les transports](#)

» [Des députés au chevet de l'activité fret de la SNCF](#)