

QUATRE MILLIONS DE PAQUETS EN DÉCEMBRE La S.N.C.F. va créer un service " spécial express " pour l'acheminement des colis de détail

Tous les wagons de marchandises ne roulent pas au ralenti. Il est un secteur d'activité qui résiste au coup de froid de l'économie : le trafic des " colis et du détail ", confié par la S.N.C.F. au Service national des messageries (SERNAM). Les fêtes de fin d'année représentent un temps fort pour cette société. En novembre, elle a réalisé 7 millions de francs de bénéfices ; en décembre, elle aura acheminé quatre millions de paquets. Opérationnel depuis le 1er janvier 1971, le SERNAM contrôle, aujourd'hui, 21 % du trafic ferré de marchandises avec le concours de huit mille cinq cents agents et par le biais de deux cent vingt centres seulement. Fort de son succès, il s'apprête à créer, à compter du 1er mars prochain, un service " spécial express " qui livrera les colis en moins de quarante-huit heures.

Le Monde, JACQUES DE BARRIN. 1 janvier 1976

La S.N.C.F. devait-elle se cantonner dans le transport des matières pondéreuses et encombrantes ? Au vu des résultats, la réponse paraissait claire. Depuis 1964, le trafic des colis et du détail diminuait régulièrement de 10 % par an ; ce service à la clientèle se soldait, pour la seule année 1970, par un déficit de 194 millions de francs. La route prenait le meilleur ; le rail se contentait du reste : les socs de charrue, les paniers en osier...

À suivre les conclusions du rapport Nora sur la gestion des entreprises publiques, il fallait enlever au rail le trafic de détail. " Le transport routier apparaît techniquement mieux placé à long terme pour assurer cette activité ", pouvait-on lire. Ce n'était pas l'avis de la commission Coquand, chargée de tirer les choses au clair. " Il est parfaitement possible, estimait-elle, que la S.N.C.F. tente avec succès une transformation de ses structures ; la solution devrait être recherchée dans la mise en œuvre d'une gestion autonome du transport de détail. "

L'idée fit son chemin. La S.N.C.F. admit l'intérêt qu'il y avait à séparer le gros du détail, à confier le service des messageries - jusqu'à 5 tonnes - à une sorte de filiale. Ainsi naquit le SERNAM. " On ne s'improvise pas groupeur ou commissionnaire de transport, souligne M. Marc Pieffort, son directeur général. C'est un métier bien particulier qui nécessite, pour son bon exercice, une certaine autonomie de gestion. "

Wagons-poubelles

Sitôt créé, le SERNAM devint la " bête noire " des transporteurs routiers. " Ils croyaient que nous allions faire du tonnage sans nous préoccuper de couvrir nos dépenses par des recettes, indique M. Pieffort. Il n'en est rien. Nous subissons les mêmes contraintes que nos concurrents et calculons, comme il se doit, nos prix de revient. "

Cela dit, il n'était plus question de toucher à tout. Le SERNAM s'employa à décourager les mauvais clients par l'application de surtaxes de densité et de longueur. Finie l'époque des wagons-poubelles bourrés de marchandises encombrantes que la S.N.C.F. acheminait, pour presque rien, d'un bout à l'autre de la France.

La politique tarifaire du SERNAM fut " décrochée " de celle de la S.N.C.F. Certes, il existe un barème de référence ; 20 % seulement du chiffre d'affaires se négocie à ce prix. Le service a signé, à ce jour, six mille cinq cents " accords personnalisés ", alors qu'en 1970 la S.N.C.F. n'avait conclu de tels contrats qu'avec huit grandes maisons.

La rentabilité du SERNAM tenait aussi à l'amélioration du plan de transport. S'appuyer sur les gares ne suffisait pas. Le rail avait besoin de la route pour mieux pénétrer le territoire. Le service possède aujourd'hui quarante-quatre succursales et cent quatre-vingt-douze centres de messageries. Le ramassage et la distribution des colis se fait par camions. " Nous n'avons pas de véhicules en propre. En province, nous sous-traitons plus de 80 % de notre trafic à des routiers indépendants de la S.N.C.F. ", précise M. Pieffort.

Devant le succès de ses entreprises, le SERNAM se préoccupa de récupérer d'autres positions perdues par la S.N.C.F. Il reprit à son compte l'expédition des lots - entre 2 et 5 tonnes - par camion, conteneur ou wagon complet. Le service s'intéressa également aux " à-côtés " du transport : l'entreposage et la gestion des stocks. Il possède maintenant 60 000 m² de magasins généraux répartis sur une trentaine de points et s'apprête à inaugurer, à Pantin en Seine-Saint-Denis, un bâtiment de 32 000 m². Il prévoit d'utiliser, dans dix ans, quelque 300 000 m² de surfaces couvertes.

Soucieux de pousser l'avantage, le SERNAM monte des opérations très complexes de distribution pour le compte d'industriels. " Fabriquez, nous nous chargeons du reste ", leur dit-il. Il a ainsi passé contrat avec une bonne quarantaine d'entreprises, jouant parfois même le rôle de conseil en conditionnement des produits. Le service se fait, enfin, déménageur à la demande de ses clients traditionnels.

Le SERNAM va créer, à partir du 1er mars prochain, son propre service grande vitesse : " Spécial Express ". L'objectif est de livrer, les paquets à domicile, où que ce soit, dans un délai maximum de quarante-huit heures grâce à un maillage très serré du territoire : trois cent cinquante centres d'expédition et dix-sept centres de concentration. Ses responsables espèrent traiter, d'ici deux ans, deux cent cinquante mille colis par mois.

L'Europe cloisonnée

Les dirigeants de la S.N.C.F. se félicitent, aujourd'hui, de n'avoir pas cédé aux pressions de ceux qui les invitaient à abandonner la partie, à laisser tomber le trafic de détail.

Depuis sa création, le SERNAM a toujours rapporté de l'argent à la société nationale, sauf en 1973 à cause d'une longue grève des cheminots et de la décision des P.T.T. de porter de 3 à 5 kg le poids-limite des paquets-poste.

Pour 1975, un tonnage de 1,5 million de tonnes, soit quelque trente millions d'expéditions. Au bout du compte, un chiffre d'affaires de 1,4 milliard de francs et un bénéfice évalué à environ 30 millions de francs. Le chargement moyen d'un wagon de détail, qui était de 3,7 tonnes en 1970, dépasse, cette année, les 6 tonnes.

Hélas ! le succès du SERNAM s'arrête aux frontières. Les réseaux européens négligent le trafic de détail. Les chemins de fer britanniques ont tout lâché. Franchi les Alpes, les colis se perdent dans le " brouillard " italien. La Belgique et l'Allemagne fédérale étudient la possibilité de suivre l'exemple français. La solidarité ferroviaire est encore un vain mot.