



AUX CHEMINOTS CONTRACTUELS & STATUTAIRES

Montreuil, le 24 décembre 2025

FRET

RÉSULTAT FINANCIER HEXAFRET, UNE SITUATION EN TROMPE L'ŒIL

La consultation annuelle sur la situation économique et financière de l'entreprise est, pour la direction, l'occasion de mettre en avant de bons résultats.

Pourtant, l'analyse de la CGT dresse un tout autre constat et révèle de fortes fragilités dans le modèle économique d'Hexafret.

Pour la CGT, le bilan d'ouverture d'Hexafret met en évidence une structure déjà fragilisée : une trésorerie nettement insuffisante, des capitaux propres faibles et des provisions pour risques anormalement élevées, notamment 28 millions d'euros hérités de Fret SNCF.

Le choix du « cash-pooling » (une gestion centralisée de la trésorerie avec les 92 filiales du groupe SNCF) n'est guère rassurant. Il illustre l'absence d'autonomie financière d'Hexafret et sa forte dépendance au Groupe ; d'autant plus que ce n'est pas directement Hexafret qui a contractualisé avec le Groupe, mais RLE, devenant ainsi le point d'entrée pour préparer l'arrivée d'un potentiel nouvel actionnaire.

Cette fragilité initiale se retrouve dans le budget 2025, qui n'est équilibré qu'au prix d'éléments extérieurs exceptionnels et non durables. Les aides publiques au wagon isolé (environ 80 millions pour 2025, auxquels s'ajoutent quelques millions de reliquat 2024 liés à Fret SNCF), la prise en charge du T2 par le Groupe (8,6 millions d'euros pour le premier semestre), ainsi que les trafics résiduels du combiné et des autoroutes ferroviaires encore sous-traités, masquent une réalité préoccupante. Sans ces soutiens, dont la plupart ne sont pas pérennes, Hexafret serait incapable d'atteindre ses engagements de rentabilité.

Parallèlement, un flou persiste autour de la gestion des biens issus de Fret SNCF, désormais devenu C32. Les élus du CSE ne disposent d'aucune information permettant de suivre les décisions, alimentant de fortes inquiétudes quant à la transparence du processus. Pourtant, des opérations telles que la vente des locomotives sont pilotées par Hexafret et RLE, qui disposent bien des informations... mais l'omerta demeure.

Pour le premier semestre, en retrait de -0,4 %, notamment en raison d'un marché de la chimie atone et d'une baisse de la sidérurgie et, plus préoccupant encore, d'une décroissance avec Arcelor ; les charges de personnel, en baisse de plusieurs millions d'euros par rapport au budget ; Pour la CGT, ces chiffres confirment les craintes exprimées dès l'origine : le modèle économique repose essentiellement sur la réduction des effectifs, tandis que la politique commerciale, centrée sur un meilleur remplissage des trains, ne peut réussir qu'avec une véritable stratégie de développement du marché et un report massif de la route vers le rail.

Or, les chiffres montrent que ce report modal bénéficie quasi exclusivement au combiné, un marché dont Hexafret est exclu pour une décennie. Sur le premier semestre, seuls 5,9 GTK ont été réalisés alors que le marché connaît une très légère croissance.



Pour la CGT, il est indispensable d'obtenir la réduction du « BAN » (bannissement) de 10 à 5 ans afin de permettre à Hexafret de se repositionner sur le segment le plus porteur, comme l'a proposé la dernière Commission parlementaire fin 2023.

Le budget 2026 a été présenté en Conseil d'administration le 11 décembre. La direction a refusé tout commentaire en CSE, mais confirme que les suppressions de postes se poursuivront en 2026. Selon la directrice financière, le budget 2026 a été construit « avec prudence ». Les élus CGT du CSE ont voté contre cette orientation financière.

La Fédération CGT des cheminots, pour sa part, porte des propositions concrètes dans le cadre d'Ensemble pour le Fret, en faveur d'un véritable développement du fret ferroviaire, reconstruire une offre solide autour du wagon isolé.

L'enjeu est de retrouver une place centrale dans la chaîne logistique du pays assuré par l'opérateur public historique, capable de répondre aux besoins des chargeurs.

