

CE Fret du 19 octobre 2016

Bulletin Fret n° 26

**Délégation UNSA :**

Christophe Bartolini, Xavier Lemaire, Bruno Moine, Massimo Rastelli, Olivier Soulat, Guillaume Veret, Nicolas Tastevin (Responsable Syndical).

Direction :

Jean-Marc Longequeue (Directeur Délégué FRET), Georges Ichkanian (DRH FRET SNCF et Pôle TFMM), Sébastien Aubagnac (Directeur Relations Sociales FRET SNCF),

DECLARATION LIMINAIRE UNSA

Monsieur le Président,

Le 6 octobre, le Secrétaire d'état au transport, Alain Vidalies, a présenté son plan de relance du Fret Ferroviaire.

Après avoir abandonné toute idée de financement du ferroviaire en général, le gouvernement a présenté un plan d'action pour le Fret qui ressemble à un traitement à effet placebo. L'UNSA rappelle que le gouvernement laisse le ferroviaire avec une dette de 44 milliards d'€uro malgré les belles promesses apportées lors des négociations autour de la réforme ferroviaire.

L'UNSA a maintes fois alerté sur le fait que l'absence de financement mettrait en péril le mode ferroviaire dans notre pays.

Alors qu'en est-il de ce plan d'action ? En fait il s'agit de la suite des travaux débutés lors des assises et mis en marche pour le Fret par le ministre Cuvillier dans le gouvernement précédent. Le Fret ferroviaire est ouvert à la concurrence depuis 2007. Le volume transporté est passé de 50 GTK en 2006 à 35 GTK en 2012, le ferroviaire s'étant replié sur les transports les plus pertinents, abandonnant le différentiel à la route, qui reste le principal concurrent des EF Ferroviaires.

Après le choc de 2008, le volume transporté s'est stabilisé remontant même de 5% entre 2012 et 2013. Pour autant, les mesures gouvernementales (Grenelle de l'environnement notamment) qui devait favoriser le report modal ont échoué. L'objectif d'augmenter la part modale du Fret ferroviaire à 25% en 2018 ne sera jamais atteint. En 2016, la baisse du trafic est de l'ordre de 5% avec des motifs multiples (mouvements sociaux, baisse des trafics lourds, rendements agricoles faibles).

UNSA Ferroviaire Lorraine :

Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992

Villa Saint Jean - NANCY

ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

UNSA - Union Régionale Lille

25, boulevard JB Lebas - 59000 LILLE

☎ 03 59 01 69 17 // ☎ 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917

ur.lille@unsa-ferroviaire.org



Le plan d'action présenté par le gouvernement comporte de nombreuses mesures techniques. Lors de cette conférence du 6 octobre, si SNCF Réseau était représentée et présente dans les interventions, la direction de Fret SNCF est restée absente du débat en dehors des techniciens venus présenter le projet des trains longs et lourds, dit « projet marathon ».

Les problèmes issus de Réseau sont connus :

- Manque d'investissement sur le réseau, notamment capillaire, dû à la politique du tout TGV,
- Nombreux travaux, notamment de nuit, très impactants sur le Fret,
- Qualité des sillons déplorables en 2016,
- Hausse des péages,
- Facturation des voies de service fortement préjudiciables au Fret, à noter l'intervention du patron d'ECR sur ce sujet,
- Suivi des circulations sur le réseau peu performant (SNCF Réseau est très en retard sur les Italiens, les Belges et les Allemands).

Mais Réseau ne peut être la seule cause des difficultés de notre Activité qui porte sa part de responsabilité.

Les problèmes des entreprises de Fret sont également connus :

- Matériel souvent obsolète et peu communicant (wagons). A ce propos les élus attendent une information complète sur le projet des wagons connectés,
- Outils de gestion et de suivi de la production encore perfectibles,
- Manque d'outils logistiques, laissés à la route depuis 30 ans,
- Pour Fret SNCF, choix stratégiques sur les locomotives discutables.

Pour autant cette conférence, si elle ne règle pas les problèmes de fond, permet d'échanger sur les moyens et les conditions dans lesquels le Fret ferroviaire peut se développer ou... stagner.

Le gouvernement indique que cet enjeu du Fret est prioritaire pour le pays en portant 4 axes de travail :

1. Améliorer la qualité de service et donner de la visibilité sur la tarification du réseau.

2. Garantir une bonne irrigation des territoires.

3. Améliorer la performance dans l'intermodalité.

4. Accompagner les innovations technologiques adaptées au transport de marchandises.

Il serait aussi un axe essentiel pour mettre en œuvre la transition énergétique.

Concernant l'**Amélioration de la qualité de service**, le gouvernement veut donner de la visibilité sur les tarifs du réseau et lisser le rattrapage entre le coût d'utilisation et le coût facturé qu'il estime nécessaire sur 10 ans. Le ministre a reconnu que la structure « réseau » de Fret SNCF permettait d'obtenir une qualité et une diversité de services meilleures que la structure monolithique et simplifiée des autres EF.

Pour l'UNSA un rattrapage tarifaire, quelle que soit la méthode employée, n'est pas une solution puisque à terme la charge financière sera plus forte sur les EF. Le système proposé introduit un système d'indice de performance de réseau sur l'augmentation possible des

UNSA Ferroviaire Lorraine :

Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992

Villa Saint Jean - NANCY

ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

UNSA - Union Régionale Lille

25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE

☎ 03 59 01 69 17 // 📠 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917

ur.lille@unsa-ferroviaire.org



péages. En terme de visibilité c'est loin d'être optimal puisque, à n'en pas douter, chaque partie cherchera à faire porter sur l'autre la responsabilité d'un service dégradé ! Aucune évocation du ministre à propos du désastreux abandon de l'écotaxe et des 1,8 milliards perdus dans cette affaire ! Et pourtant cette solution aurait permis de subventionner les sillons et les péages Fret.

Pour la **Garantie de l'irrigation des territoires**, cela risque de commencer par l'abandon de 972 kms de lignes secondaires ! Pour l'UNSA, le manque de financement sur le réseau capillaire est de la responsabilité du gouvernement. Les solutions proposées reposent principalement sur la bonne volonté des acteurs locaux (Régions, Chambres de Commerces, Industriels,...).

Le gouvernement favoriserait le transfert du réseau capillaire vers ces acteurs locaux sous diverses formes (Gestion régionales, ITE, ..).

Mais ces solutions locales et ces transferts à terme, s'ils présentent un intérêt certain, ne permettent pas une vision globale d'aménagement du territoire que défend pourtant le Ministre Vidalies. Un recensement des ITE est en cours... Fret SNCF en avait la liste globale avant qu'elle ne se perde dans les limbes de l'Ex RFF !

Quant à la relance du wagon isolé, l'UNSA est perplexe. FRET SNCF a abandonné 60% de son volume depuis 2008. L'idée du gouvernement est de s'appuyer sur les mandataires de transport. Il est vrai qu'ils connaissent la logistique des industriels alors que Fret SNCF, par exemple, a délaissé cette connaissance depuis de nombreuses années.

En ce qui concerne la **Performance de l'intermodalité**, les problèmes sont également connus :

- Manque de plateformes multimodales (ou mal implantées),
- Déficit de performance des ports français,
- Trains du transport combiné les plus impactées par la qualité des sillons,
- Manque de performance du réseau pour développer les autoroutes ferroviaires ou les axes du combiné (gestion difficile des trains de + de 750m).

Le gouvernement favorisera le mode combiné pour effectuer du transfert modal.

Pour l'UNSA, même si ce n'est pas le mode qui a le meilleur ratio énergie dépensée / tonne transportée, le principe est tout de même plus respectueux écologiquement et socialement. Pour autant, les autoroutes ferroviaires restent plus un service offert aux transporteurs routiers qu'un véritable transfert modal.

Le transport de conteneurs est lui beaucoup plus pertinent. Il permet un enchaînement Mer, Fluvial, Fer, Route. Il permet de réaliser du porte à porte d'une façon rationnelle et optimisée. Mais cette rationalisation implique une meilleure politique de coopération entre les différents modes de transport, notamment dans les Hubs multimodaux.

Enfin sur le point 4, les **Innovations technologiques**, le gouvernement reste modeste. Ses objectifs se limitent à trois sujets :

- L'amélioration des gabarits de circulation, notamment dans les tunnels,
- La mise en œuvre de la production des trains lourds et longs suite aux expérimentations,
- La réduction du bruit des circulations ferroviaires.

UNSA Ferroviaire Lorraine :
Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992
Villa Saint Jean - NANCY
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org
UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // ☎ 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
ur.lille@unsa-ferroviaire.org



Le premier sujet relève d'un aspect technique de plateforme voie. La technique permet de supprimer la banquette de ballast et ainsi d'augmenter le gabarit. L'UNSA remarque que cette solution est coûteuse mais regrette que le gouvernement n'ait pas débloqué de fonds spécifiques, SNCF Réseau devant réaliser ces opérations dans le cadre de ses budgets.

Pour les trains longs et lourds la production se fera au cas par cas en fonction de la possibilité du réseau et de la pertinence économique (trains de 850 ou 1000 mètres).

La réduction du bruit est un élément nouveau dans ce dossier du ferroviaire. La lutte contre le bruit des infrastructures de transports devient un élément important du monde politique. Le dossier concerne tous les modes de transports (aérien, routier et ferroviaire). Le bruit est un élément de désagrément au quotidien et nombre d'associations se mobilisent pour limiter les nuisances y compris ferroviaires. Le dossier Gisors-Serqueux, le triage du Bourget sont deux dossiers sensibles tant sur le bruit que sur le sujet du transport de matières dangereuses. L'UNSA constate que nombres d'infrastructures ferroviaires, construites initialement en rase campagne se sont trouvées cernées par l'urbanisation galopante, notamment en région Ile de France. L'interdiction des wagons bruyants en 2017 risque d'impacter la production ferroviaire d'autant que les solutions de remplacement, notamment pour le freinage, ne donne pas totalement satisfaction. Le gouvernement a toutefois décidé d'affecter une enveloppe de 20 M€ pour effectuer cette transition phonique.

Sur les fondamentaux du transport ferroviaire et la sécurité, l'UNSA s'effraie de la gestion de l'incident du train de Fret ECR 42206 au Chesnay - Gagny le dimanche 2 octobre. Il a fallu 29 heures pour dégager les voies principales du RFN. Pour l'UNSA, l'absence de réactivité appropriée par l'EF ECR et la situation incontrôlée pleinement par la SNCF laisse perplexes.

L'UNSA se demande même si la situation n'a pas été volontairement laissée en suspens pour faire comprendre à l'EF concerné qu'en cas de situation fortement dégradée sur l'un de ses trains, c'est à elle-même de prendre les dispositions pour la maîtriser du début jusqu'à la fin. Il nous a toujours été dit qu'il devait y avoir équité entre EF. Cet incident nous interpelle donc.

L'UNSA s'interroge sur le déroulement des opérations :

- Un essai de frein a-t-il été réalisé correctement dès le départ de ce train en Allemagne ?
- Pourquoi, plus de 5h30 après le début de l'incident, l'Agent de conduite n'avait toujours pas formulé sa Demande De Secours.
- Début des opérations de meulage de l'essieu concerné, 6h20 après l'incident. Qui est à l'initiative de ce meulage ?
- La composition n'est connue que 8h après le début de l'incident. La composition a-t-elle bien été envoyée par l'EF avant le départ du train ?
- L'astreinte traction relevage est arrivé 10h après, au même moment que l'identification du 8ème wagon de tête, wagon MD (Matière Dangereuse) code danger 60 ONU 2078, empêchant tout meulage sur ce wagon. Comment peut-on commencer à meuler sans s'être préalablement assuré de la nature du chargement transporté.

UNSA Ferroviaire Lorraine :
Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992
Villa Saint Jean - NANCY
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org
UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // ☎ 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
ur.lille@unsa-ferroviaire.org



- Le manager sécurité de l'EF arrive 11h après le début de l'incident.
- 13H13 après le début de l'incident, le Wagon de Secours de Paris Ourcq est commandé avec les patins de glissement récupérés à Achères.
- Enfin que penser de la gêne occasionnée le lendemain matin lors de la pointe des lignes E et P du Transilien.

L'UNSA s'interroge également sur la formation des personnels des entreprises ferroviaires confrontés à un incident majeur et sur la proximité de l'encadrement des EF qui fait visiblement défaut. Existe-t-il une procédure clairement établie en cas d'incidents majeurs impliquant des EF autres que l'opérateur historique ? Est-elle connue de tous ? Les EF autres que la SNCF ont-ils un représentant au CNO le dimanche ? Comment va s'opérer la facturation de l'incident auprès du Domaine Matériel, auprès des activités Transilien et Fret SNCF, impactées par des suppressions de trains ? A combien se chiffre cette incident grave ?

Nous pouvons rattacher cet incident à la volonté gouvernementale pour développer efficacement, ou pas, le ferroviaire. En conclusion, pour l'UNSA, si le plan d'action a le mérite d'exister, les moyens affectés tant financiers que techniques restent faibles ce qui limitera le développement du Fret ferroviaire et du transfert modal.

Pour l'UNSA, afficher une volonté doit s'accompagner d'une véritable politique pour le transport ferroviaire. En ne prenant pas ses responsabilités dans la gestion, de la dette du système ferroviaire, l'état bride le développement de ce mode de transport et celui du Fret en particulier.

L'UNSA regrette une nouvelle fois l'abandon de l'écotaxe qui aurait été un véritable levier pour financer et maintenir, par exemple, le réseau capillaire et les voies de services très importants pour le Fret Ferroviaire. Les 1,8 Milliards d'€uros gaspillés dans cette histoire aurait pour le moins permis de prévoir quelques travaux !!!

Merci de votre attention
La délégation UNSA-Ferroviaire au CE Fret

PROCHAINE REUNION DU COMITE D'ETABLISSEMENT FRET LE 24 NOVEMBRE 2016.

UNSA Ferroviaire Lorraine :
Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992
Villa Saint Jean - NANCY
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org
UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // 📠 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
ur.lille@unsa-ferroviaire.org

