



UNSA - Union Régionale Lorraine
Gare de Metz - Porte F
Place du Général de Gaulle - 57000 METZ
☎ 03 87 62 67 64 // 📠 09 79 94 30 82 // sncf : 772 992
e-mail : unsa-cheminots.metz@wanadoo.fr

UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // 📠 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
e-mail : ur.lille@unsa-cheminots.org

Frédéric Cuvillier annonce les premières mesures concrètes pour la relance du fret ferroviaire

L'UNSA fait une autre analyse...

Bulletin n°152 – février 2014

COMMUNIQUE DE PRESSE

Frédéric Cuvillier a réuni le 12 février 2014, la deuxième conférence pour la relance du fret ferroviaire, à l'issue de laquelle il annonce les premières mesures concrètes pour relancer ce mode de transport de marchandises.

Le ministre a installé, depuis le 18 septembre 2013, une conférence périodique avec l'ensemble des acteurs du secteur. Frédéric Cuvillier a mis en place une méthode pragmatique pour donner un nouveau souffle au fret ferroviaire.

Pour le ministre, **« l'offre et la demande ont du mal à se rencontrer, nous prenons des décisions pragmatiques pour y remédier.**

Une nouvelle dynamique a été créée, je suis heureux de voir que les acteurs se retrouvent dans cette démarche : ils reconnaissent qu'elle va dans le bon sens, qu'elle va plus loin. Mon but, ce n'est certainement pas d'annoncer de grands chiffres irréalistes, mais d'agir pour qu'on obtienne des résultats. Grâce à l'impulsion de l'Etat et à la mobilisation des acteurs du secteur, ce mode de transports de marchandises va reprendre sa place dans le développement de l'économie française».

Entre 2000 et 2012, la part du fret dans le transport de marchandises est passée de 16,6% à 10%. C'est pourtant un mode de transports plus écologique, plus sûr et pertinent sur de longues distances.

A l'issue de la première conférence, les entreprises et les acteurs publics se sont répartis en cinq groupes de travail thématiques :

- les domaines de pertinence du fret
- le fret de proximité
- le fret et les grands ports maritimes
- l'utilisation de l'infrastructure et la tarification
- l'innovation dans le fret ferroviaire.

Les groupes se sont réunis entre septembre 2013 et le début de l'année 2014 afin de dégager des pistes de relance et des actions concrètes destinées à lever les freins au développement du fret ferroviaire.

Frédéric Cuvillier annonce des mesures concrètes immédiates, issues des travaux des groupes de travail présentés lors de la deuxième conférence, pour :

- _ développer le fret de proximité par l'expérimentation sur des territoires
- _ promouvoir et commercialiser le fret ferroviaire
- _ améliorer la qualité, la disponibilité et la robustesse des sillons fret

- _ faire des grands ports maritimes des acteurs centraux du fret ferroviaire
- _ soutenir l'innovation et simplifier la réglementation
- _ piloter la mise en oeuvre d'une stratégie pour le fret ferroviaire.

8 mesures immédiates :

Mesure n°1 : préfigurer et expérimenter la création de **clusters fret ferroviaire sur des territoires volontaires**, afin de faire émerger un modèle économique adapté aux besoins de l'économie locale, et intégrant les questions d'infrastructure, de leur exploitation, de service, de réglementation et d'organisation territoriale.

Mesure n°2 : création par le réseau des CCI d'un **observatoire national de la demande** de transport de fret ferroviaire dans les territoires.

Mesure n°3 : créer un **évènement annuel autour du fret ferroviaire** permettant de faire rencontrer l'offre et la demande, en cohérence avec l'évènementiel du secteur. Il est prévu que la première édition de cet évènement soit montée au premier semestre 2015. En parallèle, des démarches de promotion du fret ferroviaire seront organisées régionalement, en lien avec la CCI France.

Mesure n°4 : créer un **observatoire sur la performance des sillons** fret, piloté par RFF et partagé avec les entreprises ferroviaires, dont les objectifs chiffrés seront fixés dans le cadre du prochain contrat de performance du gestionnaire d'infrastructure unifié qui sera créé par la réforme du système ferroviaire.

Mesure n°5 : **intégration dans les projets stratégiques de chaque Grand port maritime**, qui seront redéfinis en 2014, des objectifs de développement du fret ferroviaire.

Mesure n°6 : création au niveau de chaque Grand port maritime d'une instance de coordination du fret ferroviaire, avec RFF et les régions, autour des enjeux de desserte.

Mesure n°7 : création d'un groupe *ad hoc* interdisciplinaire chargé de proposer sous 6 mois des mesures de **simplification réglementaire et normative** et d'étudier la faisabilité des 12 mesures proposées par le groupe de travail.

ANALYSE UNSA : Déclaration au CE FRET du 19 février 2014

Madame la Présidente,

Récemment s'est tenue, au Ministère des transports, la restitution des groupes de travail dans le cadre de la Nième conférence sur le FRET ferroviaire.

Cette conférence et les réflexions qui en sont sorties ressemblent à toutes celles déjà menées sur le sujet. La plus marquante de ces dernières années était le Grenelle de l'environnement qui solutionnait le problème par un report modal à hauteur de 25% sur une quinzaine d'années. Or quid de report modal, le ferroviaire a perdu du tonnage depuis ce Grenelle, même si cette baisse est aujourd'hui stabilisée.

Il est d'ailleurs remarquable de constater que notre Ministre s'appuie sur la très minime hausse de volume transporté pour porter le message gouvernemental « la reprise est 10 ». Au vu de la situation générale ce Placebo ou cette méthode Coué ne convainc personne, en dehors du milieu politique qui essaie de sauver sa peau.

Durant ces 30 dernières années, le milieu politique, de tout bord, s'est désintéressé du FRET ferroviaire. On a multiplié et amélioré les infrastructures routières, offrant à la route un réseau performant. Corrélativement on a désindustrialisé le pays, privant ce dernier des capacités de production qui aujourd'hui serait vitale pour l'emploi. Cette option a aussi privé le FRET Ferroviaire d'une partie de son potentiel de transport.

Le réseau ferroviaire, notamment secondaire, a été délaissé privant ou limitant fortement les industriels locaux en termes de transport ferroviaire.

Alors aujourd'hui quelles sont les solutions préconisées ?

Pour l'UNSA rien de nouveau sous le soleil. On retrouve la plupart des idées émises notamment sur le plan technique, dans les cartons de l'entreprise historique.

Un ancien Président de la SNCF s'est exprimé, en accord avec un éminent chercheur de la Sorbonne et un chargeur, sur le fait que les entrants avaient boostés l'opérateur historique sur, par exemple, le dossier des trains lourds et longs, contournant ainsi le format 22 Wagons, 1800T pour un emport de 1200 T en net.

Madame la Présidente, de qui se moque t'on ? L'UNSA vous le dit : on se moque des cheminots du FRET !...

Dans les années 60, les trains du nord est tractaient jusqu'à 2900 t avec une seule locomotive, certes, plus lentement qu'aujourd'hui, ensuite nous avons réalisé des formats à 2400T ou 3600T, porté la charge D etc.

Nous avons aussi entendu des idées sur l'attelage automatique, les lignes de freins électriques, la géolocalisation des wagons, etc... Rien de nouveau, nous vous le disons.

Il y a même eu des idées sur le développement duLotissement. Mais en abandonnant toutes les installations de triage, il va y avoir un problème ! On a entendu des chargeurs sur les méthodes et le travail réalisé par les OFP....identique aux défuntés dessertes de FRET SNCF !

Sur le dossier des sillons, après avoir mis une belle pagaille avec la création de RFF, les groupes de travail préconisent des méthodes de concertation entre opérateurs et gestionnaires du réseau....méthodes que nous utilisions avant 1997 au sein de la SNCF ! Toutefois, ces méthodes ont des limites dans la mesure où les travaux de remise à niveau du réseau brident particulièrement les capacités sillons du FRET ferroviaire.

Sur le réseau, les groupes de travail constatent également un délabrement avancé des voies de classe 7 à 9 UIC. 30 ans sans investir cela laisse des traces ! Etonnant non !

Reste la mise en pratique des solutions !

Le Président de Geodis s'est exprimé en indiquant que l'opérateur historique avait fait des gros efforts de rationalisation et de productivité. Bien que reconnaissant des efforts réalisés, il a toutefois omis d'indiquer que ces opérations se sont faites sur le dos des quelques 8000 cheminots du FRET sacrifiés, entraînant la souffrance et parfois le désespoir de ceux ci.

Les idées existent mais derrière cet écran de fumée politique il y a un os :

Le financement. L'UNSA le souligne depuis le début des concertations sur la réforme du ferroviaire, le dossier de la dette et du financement n'est pas réglé. Pour le FRET ferroviaire et FRET SNCF en particulier, le problème est encore plus important.

Tous les acteurs de ces groupes de travail se sont renvoyés la balle sur ce sujet (Etat, Régions, Chargeurs, opérateur, Gestionnaires du réseau).

L'UNSA prendra sa part à ce dossier mais force est de constater que l'optimisme final du Ministre n'est partagé que par lui même !

Merci de votre attention,
La Délégation UNSA.

Avec l'UNSA-Cheminots :

pas de fausses promesses...

...pas de démagogie...

...pas de polémique...

... mais de l'information et défense des agents !

