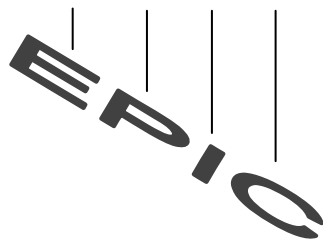


ACTU Fret (et autres)

Bulletin n°71 – juin 2012

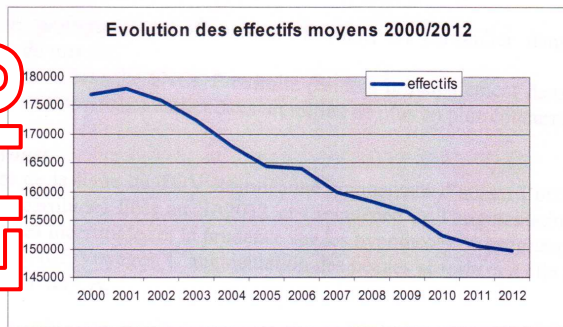


GROUPE

SNCF **Epic** (Etablissement Public Industriel et Commercial) comptera fin 2012 **149751 agents** (-703 agents en effectif moyen / 1 an) pour un effectif Groupe de +/- **241000 agents**. La transformation de l'entreprise publique **intégrée** ces dernières années, s'est accompagnée d'une gestion et d'un pilotage par branches (gestion, exploitation, maintenance et ingénierie d'infrastructure à dominante ferroviaire (**SNCF Infra**), transport public de voyageurs urbain, départemental et régional (**SNCF Proximités**), transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse (**SNCF Voyages**), transport et logistique marchandises (**SNCF Geodis**) et gestion et développement des gares (**Gares & Connexions**) Actant de ce fait, une politique d'entreprise groupe dans laquelle les activités de l'EPIC sont mises au même niveau :

SNCF INFRA	SNCF PROXIMITÉS	SNCF VOYAGES	SNCF GEODIS	GARES & CONNEXIONS
Exploitation et gestion du réseau Direction de la Circulation Ferroviaire Travaux et maintenance Ingénierie Systra	TER (Transport Express Régional) Transilien (Transport Ferroviaire en Ile-de-France) INTERCITÉS (Trains d'Équilibre du Territoire) Keolis	Transporteurs ferroviaires Grande Vitesse TGV iDTGV Eurostar Thalys Lyria Alleo Elipsos Gala TGV Italie Westbahn NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) Distribution voyages-sncf.com	Opérateurs globaux de transports et de logistique de marchandises Geodis STVA Transports Ferroviaires de Marchandises (TFM) Fret SNCF Captrain VFLI Entreprises du transport combiné Gestionnaires d'actifs Ermewa Akiem	Gestion et développement des gares françaises Activité pluridisciplinaire en aménagement et construction AREP Parvis A2C

Pas moins de 920 sociétés composent actuellement le groupe (Intégrées Globalement, Intégrées Proportionnellement, Mises en Equivalence, Non Consolidées ou absorbées par une autre société au sein du groupe) réparties dans 70 pays. Le groupe SNCF affiche **32,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2011**, (dont 23% à l'international) en hausse de +7,2% par rapport à 2010 dont +5,8% à périmètre et change constants. **Le chiffre d'affaire du groupe est prévu d'augmenter de 4,7% pour atteindre 34,26 milliards d'euros fin 2012.**



Destination 2012, lancé en 2008, est arrivé à maturité. "Réduire les coûts et préparer l'entreprise à la concurrence" étaient les fondamentaux servant de base à la création des branches **(aux fonctionnements indépendants et financièrement autonomes)** sur le modèle classique du privé ; Direction centrale / Activités / filiales.

SNCF est devenue au fil des ans, une entreprise de services d'écomobilité à dimension mondiale. Cette métamorphose répondant au nouveau contexte concurrentiel, s'est cependant réalisée aux dépens de l'emploi ainsi que de ce qui faisait référence en terme de métiers, "**la poly-compétence**". Il est fort à parier que contrairement aux propos de notre Président lors du séminaire industriel à Tanger « *cesser de faire bouger les organisations* » [...] la valse des chaises musicales au sein du **COMité EXecutif, augure de nouvelles restructurations.**

Restructurations, à n'en pas douter, une nouvelle fois calquées sur le management du privé, à court ou moyen terme...

Guillaume Pepy rebâtit l'état-major de la SNCF pour préparer les réformes

L'entreprise publique a annoncé hier trois nominations, qui découlent de celle, déjà annoncée, de David Azéma à la tête de la filiale Keolis. Des décisions qui permettent également de ménager certaines susceptibilités.



Le jeu de chaises musicales à la tête de la SNCF se poursuit. Le conseil d'administration de l'entreprise a procédé, hier, à plusieurs nominations, qui traduisent la volonté de Guillaume Pepy, son président, de mettre l'entreprise en ordre de marche

pour les réformes à venir, mais aussi de ménager certaines susceptibilités.

Ces annonces découlent directement de la nomination mi-avril de David Azéma, le directeur délégué chargé de la stratégie et bras droit de Guillaume Pepy, à la tête de Keolis, la filiale dédiée au transport public. Pour lui succéder, la SNCF avait annoncé dans la foulée la



nomination de Sophie Boissard, jusque-là responsable de la branche gares et connexions. Restait donc à lui désigner un(e) remplaçant(e). C'est désormais chose faite en la personne de Rachel Picard. Pour cette HEC de quarante-cinq ans, il s'agit d'un retour au bercail après deux années passées comme président de Thomas Cook France. Rachel Picard avait avant cela passé quatorze

ans au sein du groupe SNCF, notamment chez Voyages-sncf.com, qu'elle avait dirigé.

Coup double

Cette nomination était attendue, celle de Jean-Pierre Farandou l'était moins. Le directeur général de la branche proximités (qui regroupe notamment les Transilien, les TER et les Intercités) a été promu directeur général délégué de l'établissement public. Avec cette création de poste, Guillaume Pepy fait coup double. Il se prépare d'abord aux changements à venir : Jean-Pierre Farandou sera chargé de « **piloter les adaptations du fonctionnement de l'établissement public SNCF, au moment où devrait se discuter une réforme du système ferroviaire** », indique l'entreprise dans un communiqué. Sophie Boissard s'occupera de l'aspect institutionnel de la réforme et Jean-Pierre Farandou, lui, devrait être chargé de la « vendre » au corps social de la SNCF. La mission s'annonce ardue et nécessite un dirigeant « **qui parle cheminot première langue** », pour reprendre l'expression d'un observateur.

Avec trente ans de maison à son actif, Jean-Pierre Farandou a le bon profil. Il sera également chargé de pousser la régionalisation de la SNCF en Ile-de-France. Avantage annexe : il était, dit-on en interne, sur les rangs pour prendre la tête de Keolis. En lui donnant du galon, Guillaume Pepy lui met ainsi du baume au coeur. Et la manoeuvre permet de surcroît de ménager David Azéma. Jean-Pierre Farandou ne sera en effet pas remplacé à la tête de la branche proximités. Durant le conseil d'administration d'hier, Guillaume Pepy a justifié cette décision en arguant du poids de cette branche, qui pèse à elle seule 40 % du chiffre d'affaires. Les dirigeants des entités qui la composent (TER, Intercités, Transilien et Keolis) rapporteront donc directement au président du groupe.



Conséquence : David Azéma n'aura de compte à rendre qu'à Guillaume Pepy...

Pour assurer néanmoins une certaine coordination au sein de la branche, Joël Lebreton, conseiller du président et ex-dirigeant de Transdev, sera chargé d' « **animer** » SNCF proximités.

Les représentants des salariés accueillent, eux, cette nouvelle organisation avec réserve. « Il ne faudrait pas que cette autonomie accrue au sein de la branche débouche sur de la concurrence interne, entre Keolis et les trains régionaux, par exemple », **estime Eric Tourneboeuf à l'Unsa.**

Les Echos.fr le 01/06/2012

SNCF : le chiffre d'affaires du 1er trimestre profite du dynamisme des branches voyageurs

Le chiffre d'affaires de la SNCF a progressé de 3,9% au premier trimestre à 8,15 milliards d'euros, profitant du dynamisme des branches voyageurs tandis que l'activité de fret s'est contractée, a annoncé l'exploitant ferroviaire public dans un communiqué.

Dans les branches SNCF Proximités (TER, Transilien, Intercités) et SNCF Voyages (TGV français et international) l'activité a progressé respectivement de 6,9% à 3,23 mds EUR et de 6% à 1,73 md EUR, tandis que l'activité de transport et de logistique de marchandises a reculé de 2,8% "sous l'effet-de-la-crise".



Le 01/06/2012

SNCF : tarifs et e-billets dans le viseur

Le médiateur de la SNCF réclame plus de clarté sur les tarifs voyageurs et les règles d'utilisation des billets électroniques, des erreurs d'identité sur ces derniers pouvant entraîner une amende maximale pour les voyageurs, dans un rapport rendu public vendredi.



Selon le médiateur Bernard Cieutat, nommé en 2009 et renouvelé pour 3 ans dans sa fonction, les voyageurs demandent à connaître précisément les textes applicables à leur situation en matière de tarifs, par exemple lors du paiement par chèques vacances ou du transport d'un vélo à bord, ce qui n'est pas toujours possible, note-t-il dans son rapport.

A cela s'ajoute la nécessité de "renforcer la communication sur les règles d'utilisation des e-billets", les billets électroniques. Une erreur d'identité sur le billet peut en effet entraîner pour "de nombreux clients, manifestement de bonne foi", une amende maximale de 128 euros dans le cadre de la lutte contre la fraude, note le rapport.

Europe1.fr le 01/06/2012

Interopérabilité ferroviaire : avis motivé de la Commission à l'Allemagne, la France, la Pologne et le Portugal

La Commission européenne a envoyé le 31 mai un avis motivé à l'Allemagne, à la France, à la Pologne et au Portugal. En effet, selon un communiqué de la Commission, « **ces pays n'ont pas adopté les règles nationales permettant de transposer en droit interne la directive sur l'interopérabilité ferroviaire. La date limite pour l'adoption de ces mesures était le 31 décembre 2011. En cas de non-respect des avis motivés de la Commission, cette dernière peut saisir la Cour de justice.** »

La directive en question est la 2011/18/UE, qui modifie une directive antérieure en matière d'interopérabilité, en corrigeant certains éléments descriptifs des systèmes ferroviaires et en précisant les procédures pour leur vérification.

Ville rail et transport le 31/05/2012



Les résultats RFF année 2011:

Accroissement des Km voyageurs **de 4,6%**, réduction **de 3,6%** des Km FRET.

La dette RFF s'est accrue de 1,2 MILLIARDS €.

Le montant des travaux s'est élevé à 3,4 MILLIARDS € (rénovation 1,9, développement 1,5).

Ratio 2/3 pour la rénovation, 1/3 pour l'entretien pas encore atteint.(1020 Km de voie rénovées)

Les trois Partenariats Public Privé représentent 12 MILLIARDS € d'ici 2017 (2 MILLIARDS/an).

Expérimentation de la concurrence TER et TET d'ici 2014 [...].

Le déficit annuel RFF s'élève à 1,2 MILLIARDS € en 2011.

Les moyens de cette réduction de dette :

Plus de trains et une réduction sensible des coûts d'entretien et d'exploitation.

(Exemple : l'interruption totale de circulation = 30% d'économies, CCR avec 15 postes à long rayon d'action,...)

Gel des péages FRET jusqu'à 2015...

Modification des péages TGV circulant sur lignes CLASSIQUES à la demande de l'ARAF...

Synthèse de la revue générale des chemins de fer – mai 2012

Industrie : Lohr rejette l'offre d'Alstom et du FSI et devrait déposer le bilan

Le fabricant de systèmes de transport Lohr, qui emploie 930 salariés en Alsace, se dirigeait vendredi vers un dépôt de bilan, après avoir rejeté l'offre "insuffisante" de reprise d'une de ses filiales par Alstom et le Fonds stratégique d'investissement (FSI).



Modalorh (Porte Voiture Ferroviaire) qui devait révolutionner le monde des transports par rail ...

Entreprise familiale, Lohr Industrie fabrique notamment des remorques pour le transport d'automobiles par camions, mais cette activité historique souffre depuis plusieurs années d'une conjoncture atone, qui a conduit l'entreprise à supprimer une centaine d'emplois début 2009, puis 150 en mai 2010.

Ville rail et transport le 01/06/2012

Luc Nadal devrait prendre la direction générale de Gefco



Alors qu'il est en pleine négociation sur l'ouverture de son capital, le groupe Gefco annonce des changements à sa tête. Luc Nadal devrait succéder à Yves Fargues à la direction générale, ce dernier ayant décidé de faire valoir ses droits à la retraite.

WK-transport-logistique.fr le 04/06/2012

TGV low cost : les leviers pour comprimer les prix

La SNCF devrait notamment miser sur une réorganisation du travail des contrôleurs et de l'entretien du matériel pour réduire ses coûts. Elle prévoit aussi une suppression de la première classe et de la restauration à bord.

- **Des trains remplis au maximum.** Pour amortir les coûts de circulation, les trains devront transporter un maximum de voyageurs à chaque trajet. Quatre rames duplex vont ainsi être transformées en supprimant la première classe, afin de pouvoir caser 20 % de sièges supplémentaires. Il n'y aura pas non plus de restauration à bord.

- **Un circuit de vente spécifique.** Les billets seront non remboursables et vendus exclusivement sur [Internet](#). Ils resteront moins chers lorsqu'ils seront achetés à l'avance. Par ailleurs, les voyageurs qui souhaiteront transporter plus d'un bagage pourraient être amenés à payer un supplément. Le contrôle des billets se ferait avant l'accès à bord.

- **Des trajets qui privilégient les gares périphériques.** Les trains depuis Marseille et Montpellier à destination de Paris arriveront à Marne-la-Vallée plutôt qu'à la gare de Lyon, ce qui coûte nettement plus cher à la SNCF. Mais la gestion des retards, s'ils se traduisent par une arrivée après le [passage](#) du dernier RER, pourrait virer au casse-tête logistique.

- **Des contrôleurs qui rentrent chez eux le soir.** Aujourd'hui, la plupart des contrôleurs, une fois le trajet effectué, dorment dans la ville de la gare d'arrivée. Ces repos hors résidence (RHR) donnent droit à une indemnité qui peut aller jusqu'à plusieurs centaines d'euros par mois pour certains contrôleurs. La SNCF veut planifier ces trajets afin d'éviter ces « découchés », qui coûtent cher. Le manque à gagner pourrait décourager les vocations chez les salariés expérimentés que la SNCF veut attirer sur sa ligne test. Pour respecter la réglementation interne sur les temps de repos, la voiture-bar pourrait être transformée en salle de repos. **Les cheminots pourraient également être sollicités pour nettoyer les rames, ce qui ne s'annonce pas facile à faire accepter aux syndicats.**





- **Des rames qui circulent jusqu'à deux fois plus dans l'année.** Aujourd'hui, une rame de TGV parcourt en moyenne 45.000 kilomètres par an. Selon le projet de la SNCF, les futures rames low cost en parcoureront près du double (88.000 kilomètres). Cela suppose de réduire considérablement les plages où le matériel sera immobilisé pour l'entretien et nécessite donc que celui-ci

soit effectué de nuit.

LesEchos.fr Le 05/06/2012

Un nouveau visage pour Lille-Flandres début 2015



Le dépôt du permis de [construire](#) date du 20 avril. D'ici deux ans et demi, Lille-Flandres, deuxième gare de province (après Lyon-Part-Dieu) avec 18 millions de voyageurs par an, aura un nouveau visage. Intérieur, extérieur, réaménagement des espaces de vente, d'attente, des commerces, des bureaux, la refonte est totale. « **On a voulu ranger la maison, partir d'une page blanche et créer un plan d'aménagement de la gare adapté aux circulations et aux usages actuels** », indique

Jérôme Bodel, du département Gares & Connexions de la SNCF.

Le projet prévoit notamment la création d'un hall TER entièrement vitré, doté de commerces, d'un espace de vente express et d'un espace multimodal TER Transpole incluant la future maison du Vélo. Le hall dédié aux voyageurs Grandes Lignes est aussi repensé, avec plus de confort, des places assises, un accès Wifi et des prises de courant. La surface réservée aux commerces et aux services augmente de 40 %. « **Nous n'avons pas voulu un projet recentré et replié sur la gare. On a donc pensé la gare dans la ville et la ville dans la gare. On aura de la conciergerie, du relais-colis, des commerces de proximité, mais aussi un laboratoire d'analyses médicales, bref, tout ce qui peut rendre service aux voyageurs** », poursuit Jérôme Bodel. Un centre d'affaires de 1 300 m², dont la gestion a été confiée à Regus, verra aussi le jour. Les travaux se feront par zone, de façon à poursuivre l'exploitation de la gare. Fin du [chantier](#) prévu début 2015.

Ville rail et transport le 05/06/2012

Incendie du train Paris-Munich: Les chemins de fer allemands condamnés



La cour d'appel de Nancy a condamné ce mardi la Deutsche Bahn (DB), la compagnie des chemins de fers allemands, à 160.000 euros d'amende pour sa responsabilité dans l'incendie du train Paris-Munich qui avait fait 12 morts et huit blessés le 6 novembre 2002 à Nancy.



L'entreprise allemande avait été relaxée en première instance, de même que la SNCF, qui bénéficie pour sa part d'une confirmation de cette relaxe.

Les marteaux brise-vitre trop dissimulés : L'accompagnateur du wagon-lit allemand, qui avait involontairement provoqué le départ du feu en posant son sac sur la plaque chauffante de sa kitchenette, et qui avait eu un comportement inadapté par la suite, est condamné à deux ans de prison avec sursis contre 18 mois en première instance.

La cour d'appel a estimé que la DB s'était rendue coupable d'homicides et de blessures involontaires par négligences ou imprudences en reprenant les trois points soulevés par l'avocat général pour demander sa condamnation.

L'un des deux extincteurs réglementaires, qui devait se trouver à portée de main du steward, faisait défaut. Les marteaux brise-vitre, qui auraient permis aux passagers de s'échapper, une fois le train stoppé, étaient si bien dissimulés, qu'un seul passager - professeur de physique à l'Ecole centrale, notera un avocat des parties civiles - mettra la main dessus.

Différence de norme technique : Ceux qui ont tenté de fuir par le couloir se sont trouvés face à des portes d'accès verrouillées tandis que celles donnant sur la voie ne pouvaient être ouvertes de l'extérieur, interdisant tout accès aux secours.

L'avocat général avait également reproché à la SNCF d'avoir accepté une telle voiture au sein d'un de ses trains, d'autant que toute communication entre l'accompagnateur allemand et le chef de train français était rendue impossible par une différence de norme technique.

Il n'a pas été suivi sur ce point.

20 minutes.fr, le 05/06/2012

Transport combiné : les produits frais prennent le train

C'est le premier transport rail-route de produits industriels agroalimentaires ultrafrais utilisant la ligne ferroviaire Paris - Toulouse, annoncent ses promoteurs.



YéO Frais, spécialiste du yaourt bio, a en effet décidé de recourir au transport combiné pour acheminer ses produits laitiers de son usine de Toulouse vers l'Ile-de-France. Cette opération réalisée avec Stef, spécialiste de la [logistique](#) du froid, et avec la société de transport combiné T3M s'effectue cinq jours par semaine, en 13 heures 30 par le train et en 2 heures pour les pré et post-acheminements routiers. Jusqu'alors, ces transports étaient entièrement réalisés par la route. Les flux

transférés vers le rail représenteront dans un premier temps 25 % des ventes destinées au nord de la France et à l'Ile-de-France. A terme, ils devraient passer à 100 %.

Ville rail et transport le 06/06/2012

Avec VIIA, SNCF Geodis renforce son réseau d'autoroutes ferroviaires

SNCF Geodis a officialisé le 7 juin 2012 le lancement de VIIA la nouvelle marque sous laquelle elle commercialise les autoroutes ferroviaires.

Depuis janvier 2012, la ligne entre Perpignan et le Luxembourg se prolonge jusqu'à Helsingborg en Suède et exploite des trains longs de 850 mètres, soit 33% de capacité supplémentaire sur les quatre allers-retours de la ligne. Cette ligne qui a transporté 50 000 unités de transport (remorques et caisses mobiles) en 2011 sera à terme étendue vers l'Espagne. « **Les premiers essais de franchissement de la frontière jusqu'à Llers par les trains de l'autoroute ferroviaire se sont déroulés avec succès le 3 juin dernier** », précise SNCF Geodis. En outre, le projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique reliant le Pays basque et le Nord de la France est à l'étude. "**Les autoroutes ferroviaires sont en voie de former un véritable réseau**", se félicite Olivier Storch, directeur financier de SNCF Geodis. L'objectif de reporter, à l'horizon 2020, 500 000 trajets camions par an sur le mode ferroviaire et d'éviter ainsi l'émission de 450 000 tonnes de CO2 par an est maintenu.



Arrêts maladie : la SNCF suspend la journée de carence



La SNCF a renoncé à appliquer le principe d'une journée de carence lors des arrêts maladies, instaurée depuis le 1er janvier par le précédent gouvernement et visant les fonctionnaires et les bénéficiaires de régimes spéciaux, a-t-on appris jeudi auprès de l'Unsa et de la SNCF. «*Sans attendre le rendu du jugement prévu le 26 juin, la SNCF suspend l'application de la journée de carence avec effet immédiat*», s'est félicité le syndicat Unsa, à l'origine d'une action en justice pour contester cette nouvelle disposition [...]

Libération.fr le 07/06/2012

Pour la défense de vos droits et l'accompagnement syndical,
UNSA-Cheminots,

Si vous voulez adhérer, renvoyez le bulletin ci-après, à :
UNSA/ Cheminots
M. Le Secrétaire Général de l'UNION Régionale de
Lorraine ou Lille
(lire adresses en couverture)

Réduction de 66 % sur impôts et

adhésion à l'ADEIC (Association de Défense d'Education et d'Information du Consommateur)

Bulletin d'Adhésion

NOM.....Prénom.....

Fonction.....Grade.....Qualification.....Niveau

Adresse domiciliaire

.....

EtablissementN° CP

Téléphone Service Téléphone Portable

Adresse EMail (perso ou SNCF)

A.....le,.....Signature.....