



CSE Fret du 30 Mars 2021 STRATÉGIE DE RAIL LOGISTICS EUROPE

Frédéric Delorme, Président de la SAS Fret SNCF et Président de Rail Logistics Europe (ex TFMM), est intervenu lors du CSE Fret du mardi 30 mars 2021 afin de présenter la stratégie globale du Fret ferroviaire de marchandises au sein du Groupe.

La stratégie globale du transport de Fret ferroviaire de marchandises dans le Groupe est organisée en trois axes : l'association 4F, Fret SNCF et Rail Logistics Europe (RLE).

L'association 4F (Fret Ferroviaire Français du Futur) regroupe l'ensemble des acteurs du secteur, et notamment les Entreprises Ferroviaires qui œuvrent sur notre territoire. L'objectif de cette association à sa création était de faire un état des lieux de la situation en France afin de porter un ensemble de propositions au niveau de l'État, notamment des demandes d'aides en faveur du Wagon Isolé, des péages et du combiné.

La stratégie consistant à regrouper le secteur pour discuter avec l'État permet, d'une part, de contourner les règles de la concurrence établies par Bruxelles, puisque tout le secteur bénéficie des aides. D'autre part pour Fret SNCF, c'est une garantie financière non négligeable afin de garder un équilibre économique.

L'UNSA-Ferroviaire, pourtant opposée à l'origine à la concurrence imposée par l'Europe, est convaincue qu'il fallait porter d'une seule et même voix les problématiques liées au Fret ferroviaire. Les enjeux, notamment écologiques et économiques, doivent prévaloir sur le lobby du secteur routier qui bénéficie de la gratuité des structures routières, contrairement au Fret ferroviaire qui doit supporter le coût des infrastructures ferroviaires. La part de marché du Fret ferroviaire n'a cessé de diminuer depuis plus d'une décennie pour ne représenter que 9,9 % aujourd'hui contre 89,1 % pour le trafic routier. Le Gouvernement et les élus politiques doivent

s'emparer en urgence de ce problème pour inverser ce processus afin de ne pas voir disparaître le Fret ferroviaire. Seule une volonté politique forte pourrait nous permettre d'offrir des tarifs qui nous ferait reprendre des parts de marché. Nous sommes au 21^e siècle, il est grand temps de prendre en main notre avenir ainsi que celui de nos enfants.

Fret SNCF, dans la stratégie du Groupe, est l'Entreprise Ferroviaire capable d'aller partout sur le territoire et de faire aussi bien du Train Entier que du Wagon Isolé, ou encore de la Gestion Capacitaire. L'objectif est de trouver un équilibre de développement entre le secteur d'activité des marchandises transportées et une logique territoriale, tout en atteignant une saturation de la Gestion Capacitaire dans l'idéal.

Mais le principal handicap de Fret SNCF réside dans ses coûts de structure, encore trop élevés, même si la flexibilité offerte nécessite d'être sur des charges plus élevées par rapport à la concurrence.

L'UNSA-Ferroviaire est consciente de l'écart tarifaire entre Fret SNCF et ses concurrents. Pour autant, la variable d'ajustement systématique sur le personnel crée des risques pour les agents, principalement en termes de RPS, et conduit parfois à des tâches orphelines ou alors à un manque de réactivité quand un nouveau marché est gagné.

Rail Logistics Europe est composé de Fret SNCF, ainsi que de Captrain (Entreprises Ferroviaires), de VIAA (autoroutes ferroviaires), Naviland Cargo (combiné) et Forwardis (commissionnaire de transport).

C'est un ensemble d'entreprises qui se complètent, 2^e en Europe en termes de volumes, et qui doivent privilégier la collaboration dès que c'est possible.

L'objectif est de pouvoir travailler en amont sur les Appels d'Offres et de proposer la meilleure solution pour satisfaire le client. Ce qui n'empêche pas, sur certains AO, que Fret SNCF et Captrain France soient candidates toutes les deux.

L'UNSA-Ferroviaire entend la volonté de synergie de l'Entreprise. Pour autant, nous alertons sur la porosité de certaines informations qui pourraient transiter entre Fret SNCF et Captrain France, lors d'AO où les 2 EF concourent l'une contre l'autre, puisque certains services leur sont communs.

L'UNSA-Ferroviaire est restée sur sa faim quant aux échanges lors de cette séance plénière du CSE Fret.

Nous aurions aimé en apprendre davantage sur la stratégie en elle-même. Pourquoi RLE choisit Captrain France plutôt que Fret SNCF ? Seul le critère financier est-il retenu dans cette stratégie ?

C'est ce genre de réponse que nous n'avons pas eu, sans doute par manque de temps. Mais l'UNSA-Ferroviaire restera vigilante et interpellera le Président de la SAS Fret dès qu'une situation particulière le nécessitera.

Contactez vos élus UNSA-Ferroviaire à l'adresse : cse.fret@unsa-ferroviaire.org