



## IL FAUT SAUVER LE FRET !

À l'occasion de la Semaine de l'innovation, du transport et de la logistique réunissant l'ensemble des acteurs de la profession, le ministre des Transports a annoncé un nouveau plan de soutien au fret ferroviaire qui se matérialise par un montant de 170 millions d'euros annualisé jusqu'en 2024.

### *Des aides pour le Fret*

Sauver Fret SNCF et doubler la part modale du train dans les transports de marchandises... Bien des gouvernements successifs ont tenté cette grande et noble aventure... les résultats ont souvent été aléatoires. Malgré l'ouverture du secteur à la concurrence en France dès 2006, le fret ferroviaire a vu sa part modale chuter de près de 10 % pour tristement végéter et se stabiliser à 9 %, en deçà du transport routier, son principal concurrent. **Les deux dernières décennies ont vu une baisse de 43 % des volumes confiés au mode ferré.** Dans le même temps, la route progressait de presque 20 %.

Depuis 2013, les pertes nettes cumulées des quatre principaux opérateurs ferroviaires oscillent annuellement entre 230 et 340 millions d'euros. Afin d'enrayer cette spirale infernale et relever la part du rail à 18 % du marché total, le ministre des Transports a annoncé **un nouveau plan de soutien gouvernemental**. Présenté comme la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, il est nécessaire de rappeler que ce plan est le quatrième depuis les années Mitterrand.

### *Train des primeurs : le retour*

Jean Castex a confirmé le **redémarrage du train Perpignan-Rungis** à partir d'octobre. En dépit des propositions de ferroutage et de transport combiné, c'est l'option du réemploi des vieux wagons déficitaires qui a été retenue. Ce sont cinq allers et retours qui devraient circuler entre Rungis et Perpignan avec Fret SNCF jusqu'en juillet 2022. Les rames utilisées seront composées des mêmes wagons frigorifiques couverts que ceux utilisés avant l'arrêt de la liaison, il y a deux ans, et dont la vétusté avait été l'un des motifs d'arrêt du trafic en 2019. Ces wagons sont en cours de rénovation dans des ateliers spécialisés pour un montant de 20 millions d'euros. Il est étonnant de constater que le choix se soit porté, pour ce nouveau départ, sur le matériel à la source de la rupture du contrat. Ces wagons obsolètes et structurellement déficitaires menacent à court terme la pérennité du trafic. Effectivement, même rénovés, ces wagons ne font pas l'affaire : charge utile insuffisante, coûts d'entretien élevés et incompatibilité intermodale. Plutôt que de construire des infrastructures multimodales à Rungis et ainsi relancer le train historique des primeurs avec une autoroute ferroviaire, c'est malheureusement à nouveau **la solution la moins coûteuse et la moins durable qui a été retenue.**

Malgré une réelle volonté de la part du Gouvernement en faveur du ferroviaire, il est regrettable de constater que les projets de la Direction Fret recyclent les vieilles recettes vouées à l'échec. Nous espérons, malgré tout, que cette relance permettra de retrouver la confiance des chargeurs et d'attirer de nouveaux flux de marchandises dans ces trains. C'est également une bonne nouvelle pour Fret SNCF, qui gagne un important contrat.

### *Du ciment et de l'eau sur le rail*

Soucieux de son impact environnemental, le Groupe **Danone confirme son engagement en faveur d'une logistique plus verte avec Fret SNCF**. Avec un flux allant d'un à huit wagons par semaine suivant les besoins, Fret SNCF accompagne Danone dans l'expédition de palettes de bouteilles d'eau minérale naturelle de Volvic, depuis la gare de Riom et à destination de Fos-sur-Mer. Cette flexibilité a été rendue possible grâce à notre système de production unique en France et à l'optimisation des capacités résiduelles des trains.

Près de six ans après la disparition du dernier trafic, la plus grande cimenterie de France retrouve le fret ferroviaire. Avec une capacité de production annuelle de 1,6 million de tonnes de ciment, l'usine de Saint-Pierre-la-Cour est la plus importante de France. Le site de l'usine, qui s'étend sur 400 hectares, dispose d'une installation terminale embranchée (ITE) raccordée à la ligne Rennes-Le Mans-Paris, inutilisée depuis l'arrêt du dernier trafic en 2015. À l'époque, Fret SNCF y acheminait des trains complets de charbon, qui était utilisé comme combustible pour les fours (coke de charbon). L'arrêt du précédent trafic fait suite à la volonté du Groupe de réduire l'utilisation de combustibles fossiles au profit de matières valorisées (farines animales, pneus, sciure, déchets, etc.) pour limiter l'impact environnemental. Malgré des volumes très importants, six ans ont été nécessaires pour réactiver l'ITE et renouer avec le fret ferroviaire. **Malheureusement, l'intégralité du trafic sera assurée par Europorte**, qui remporte depuis quelques mois l'intégralité des appels d'offres devant Fret SNCF.

### *Facilités de circulation*

Le ministre des Transports a récemment mis le feu aux poudres en déclarant la fin proche des facilités de circulation pour les cheminots, jugées trop onéreuses. Pour information et selon un rapport commandé par le Gouvernement, le montant des facilités de circulation s'élève à 400 euros par cheminot, pour un total plafonnant à 105 millions par an. Cette annonce a été finalement **démentie par Monsieur Farandou**, le président-directeur général de la SNCF. Il a motivé sa réponse par le fait que ce montant n'est pas exorbitant et bien inférieur aux avantages d'autres secteurs d'activités. Finalement, encore une tempête dans un verre d'eau de la part d'un Gouvernement qui ferait mieux de réfléchir avant de s'exprimer.

### *Alerte sur les effectifs*

L'UNSA-Ferroviaire alerte la Direction du Fret sur les **problèmes d'effectifs rencontrés actuellement dans plusieurs usines de France et tout particulièrement celle du Grand Est**. Des alertes qui restent sans réponse dans un cadre où les réorganisations se multiplient anarchiquement dans tous les sens, créant ainsi des tensions en personnel sans précédent. On en arrive à un point où des courriels ont été envoyés aux agents de conduite de l'usine Grand Est pour les prévenir que la situation était si tendue qu'ils allaient être fortement sollicités et que leurs conditions de travail s'en trouveraient dégradées.

L'UNSA-Ferroviaire reste très attentive et n'hésitera pas à intervenir avec fermeté si des solutions ne sont pas trouvées rapidement. Effectivement, il faut enrayer la spirale des incidents de sécurité et faire disparaître les risques psychosociaux.

**Contactez vos élus UNSA-Ferroviaire à l'adresse : [cse.fret@unsa-ferroviaire.org](mailto:cse.fret@unsa-ferroviaire.org)**