



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Correspondance : 72 rue de la République – 76800 SAINT ÉTIENNE DU ROUVRAY

Blog : www.convergence-nationale-rail.fr

Courriel: convergence.rail@hotmail.fr

Tél. 06 14 71 57 93

ENTREVUE CNR – FRET SNCF

Le lundi 3 mars 2014 de 15 h à 17 h, au siège de Géodis, une Délégation de la CNR (Patrick Delfosse, Vincent Jouille, Jean-Pierre Chauffier, Pierre Ménard) a été reçue par M. Genestier, Directeur Général adjoint de Fret Géodis SNCF.

La Délégation de la CNR s'est présentée et a exposé les finalités de l'action de l'association. Un « memorandum » avait été préalablement transmis à M. Genestier.

M. Genestier expose longuement, en insistant sur leurs poids financiers, la structure de Géodis et ses différentes activités (transport de marchandises, activités multimodales, gestion d'actifs, marché de l'automobile).

Il exprime les ambitions du président Pepy : devenir un grand transporteur et logisticien mondial et indique que Géodis exerce tous les métiers (transport routier, messagerie, logistique, commissionnaire de transports, pré-assemblages industriels...).

Il évoque l'existence d'un « schéma directeur pour un nouveau transport écologique » et le positionnement sur les longues distances des axes européens.

Face à l'ouverture à la concurrence en 2006 (30% du marché passé à la concurrence), il estime que la « lutte ne se fait pas à armes égales avec la concurrence : polyvalence dans la concurrence qui n'existe pas à la SNCF (statut du cheminot ; cadre social différent). Il dénonce le fait que la DB (Deutsche Bahn) ait mis 500 m € sur la table pour acheter des marchés entre l'Allemagne et l'Espagne.

Il pense que la baisse des charges est plus importante que celle du chiffre d'affaires. Il faudra attendre 2015-2016 pour l'équilibre des comptes.

Il présente le MLMC (Multi-lots/multi-clients) comme une refonte du WI (Wagon Isolé) : il pense qu'il faut aller chercher des wagons pour un transport massif d'au moins trois fois par semaine. Il estime qu'il y a une évolution dans la satisfaction des clients. La SNCF n'a gardé que les triages principaux à la gravité : Le Bourget, Wappy, Sibelin, avec certaines dessertes spéciales de clients (Tergnier). Cependant on est passé de 750 000 trajets-wagons en 2007 à 120 000 ou 170 000 actuellement.

La Délégation demande pourquoi la SNCF s'est retirée du projet X-Rail initié avec d'autres pays européens qui ont, eux, maintenu ou initié le WI.

M. Genestier répond que la SNCF a été promoteur du projet X-Rail, mais qu'elle a par la suite privilégié le MLMC. Néanmoins nous étudions en ce moment les modalités pour pouvoir intégrer ce consortium européen. Il y a du wagon isolé autour de certaines plateformes.

La Délégation dénonce les conditions drastiques érigées par la SNCF pour le MLMC

M. Genestier : il y a des contraintes économiques (l'État, l'Europe...)

Association Loi 1901 – Agrément RNA : W941007139

Immatriculation SIRET : 790 124 796 00018

Siège social : 20, Place Pierre SEMARD 94190 VILLENEUVE ST-GEORGES

Ne pas nous écrire à cette adresse – Utiliser l'adresse en tête de lettre - Merci

La Délégation dénonce le fait que le WI se soit en fait reporté sur la route.

M. Genestier indique que 65% du CA de Fret SNCF provient d'une dizaine de clients et que la crise de 2009 a conduit à la perte de 28% du trafic marchandises. Il faut trouver des solutions au report modal, par le biais du transport combiné (réussite de Naviland Cargo). Il estime qu'il faut redonner de la compétitivité aux ports mal desservis par le ferroviaire et cite l'exemple du Havre dont l'hinterland serait la Région parisienne, voire le centre de l'Europe (les ports asiatiques visant le marché de l'Europe Centrale).

La Délégation souligne l'importance de Nantes.

M. Genestier parle du développement des autoroutes ferroviaires et de la nécessité d'analyser la destination des centaines de milliers de camions transitant à Dunkerque ou à Calais.

La Délégation s'interroge sur la nécessité de mettre les camions sur les trains ; ne serait-il pas plus pertinent de mettre directement les marchandises sur les trains. Elle dénonce le fait que l'on considère (cf. le débat LNPN) que l'hinterland du Havre soit Shanghai. Elle demande quelle est la politique nationale, régionale de développement économique et dénonce également les réponses négatives ou inadaptées faites par la SNCF aux entreprises qui désirent transporter leurs marchandises par le rail.

M. Genestier répond que la SNCF ne s'intéresse qu'au « transport ferroviaire de marchandises sur de longues distances et de façon régulière ». Il dit qu'en Allemagne la densité industrielle est différente et que les OFP y sont sur un marché important. Il estime qu'on ne « peut pas rester franco-français » et que par ailleurs la SNCF est en compétition avec des concurrents qui n'ont pas le même cadre réglementaire.

La Délégation rappelle que la concurrence, c'est essentiellement la route et que ce que le ferroviaire a perdu s'y est reporté.

M. Genestier estime que la concurrence n'a rien apporté et qu'il faut taxer les chargeurs en rendant la route plus cher pour rééquilibrer.

La Délégation précise qu'elle s'exprime en faveur de l'écotaxe, alors que la SNCF et Géodis ne s'expriment pas.

M. Genestier dit que Géodis a réclamé l'écotaxe, qu'il y a trop d'acteurs dans le routier, qu'il faut en réduire le nombre et instaurer une mutuelle obligatoire pour la route.

La Délégation estime qu'on n'entend pas beaucoup la SNCF et Géodis sur le sujet. Elle rappelle les aberrations qui conduisent, par exemple, à mettre 250 camions par jour sur la route à Limoges ou 65 à La Souterraine suite à l'abandon de la prestation ferroviaire de la SNCF. On a l'impression que la SNCF ne veut pas du trafic ferroviaire de marchandises.

M. Genestier reconnaît qu'il y a eu des erreurs sur les tarifs, qu'il y a des pertes sur le marché du bois. Il estime qu'il faut avant tout massifier le transport des marchandises.

La Délégation précise qu'elle rapporte ce qui lui remonte des Collectifs.

M. Genestier : les clients veulent de la route. En ce qui concerne les autoroutes ferroviaires (qu'il considère comme un produit d'appel pour le combiné) qui transportent des marchandises cela peut se faire par wagon ou par conteneur. On atteint 92% de taux de chargement avec refus de clients. Il estime qu'il faut développer Naviland Cargo.

La Délégation pose le problème des Méga-Trucks qui font leur apparition.

M. Genestier dit que Géodis a pris position contre les Méga-trucks à l'époque de M. Bussereau.

La Délégation estime qu'il y a des solutions alternatives moins coûteuse, voir le MODALOR. Il faut étudier les itinéraires.

M. Genestier demande si l'on est favorable aux trains de 1476 mètres.

La Délégation rappelle que la route pose des problèmes de sécurité, de pollution. Elle évoque le problème des infrastructures inemployées, des matériels qui y sont stockés (exemple de Sotteville), de leur devenir et demande s'il n'y aurait pas lieu d'utiliser ces moyens pour en faire des lieux de stockage fluides au service des entreprises régionales et locales.

M. Genestier parle de l'électrification nécessaire de Serqueux-Gisors et estime que les ateliers de Quatre-Mares ne produisent pas assez pour démanteler le matériel.

La Délégation demande quel matériel va circuler sur les lignes quand elles seront rénovées (exemple de POLLT) et signale le danger sous-jacent résultant du non équipement des locomotives « fret » en RTMS, alors que celui-ci est simple à réaliser. Elle pose le problème d'une nécessaire unification du système ferroviaire français.

M. Genestier dit que les Régions demandent plus de transparence.

La Délégation évoque le problème des lois de décentralisation qui risquent d'aboutir à de dangereux transferts en matière de fret ferroviaire, voire d'infrastructures.

M. Genestier répond qu'à l'intérieur de la SNCF chaque entité a son plan de charge et ses responsabilités. Il y a eu cependant des transferts d'actifs entre Fret et TER par exemple.

La Délégation dénonce la complexité des transferts actuellement, le manque de matériel à certains endroits et l'inutilisation ailleurs. Elle pense que cela résulte de l'abandon de la polyvalence qui ne permet pas de répondre aux demandes des usagers. Quand il ne s'agit pas purement et simplement de « neutraliser » certains matériels pour empêcher leur utilisation dans d'autres secteurs.

M. Genestier : polyvalence ou non, c'est le choix de l'entreprise. Il y a des rigidités internes.

La Délégation dénonce le fait qu'on a créé ces rigidités, et pense qu'heureusement la solidarité des cheminots permet d'agir pour la sécurité. Actuellement se pose le problème de l'abandon des visites techniques sur les wagons de marchandises qui entraîne des risques pour les voyageurs. Elle pense qu'il faut une multi activité à l'intérieur de la SNCF et que les compétences et les moyens devraient être utilisés sur le terrain : mixer les trafics ou faire le triage pour tous les opérateurs. Il faut utiliser la conscience professionnelle des cheminots de la SNCF qui ont la culture de la sécurité.

M. Genestier invite la CNR à visiter un site d'autoroute ferroviaire ou portuaire (Le Havre, Le Boulou...)

La Délégation dénonce le fait qu'on ait l'impression que les représentants de la SNCF ne défendent pas le fret ferroviaire.

M. Genestier évoque le problème du transport des matières dangereuses et, selon lui, des études menées avec des méthodes trop rigoureuses... qui entraînent une baisse des valeurs mobilières dans les voisinages des centres de triage. Ces matières dangereuses représenteraient environ 15% du MLMC.

La Délégation pense qu'il faut réorienter les wagons, utiliser les moyens à bon escient. Certains triages (Gevrey, par exemple) ne sont pas en zone urbaine. D'une manière générale, on reste perplexes sur les parcours que l'on fait subir aux MLMC. Il y a des projets peu coûteux, vers Nantes par exemple (VFCEA). Plusieurs colloques ont été organisés sur le sujet. Il faut impliquer RFF.

M. Genestier indique qu'il est prêt à assister à l'une des « manifestations » de la CNR. En ce qui concerne les réponses précises ou ponctuelles à plusieurs sujets posés et portés par la CNR en relais des Collectifs adhérents, il dit que la SNCF doit d'abord informer les organisations syndicales.

La Délégation rappelle la nécessité de mettre l'expérience des cheminots SNCF à la disposition des usagers du ferroviaire. Elle rappelle l'un des fondements de la CNR : la défense du Service Public ; le fret ferroviaire doit aussi être un service public.

M. Genestier dit qu'il ne faut pas laisser faire la DB et ne pas être isolé en France car les flux sont européens.

La Délégation attire l'attention sur la menace que constituent pour les services publics les accords transatlantiques en cours d'être conclus.

Toutes les questions que nous avons envoyées à M. Genestier pour préparer notre rencontre n'ont pas pu être abordées (en particulier à cause de la réserve énoncée ci-dessus par M. Genestier). Nous lui rappellerons qu'il serait souhaitable que nous ayons des réponses écrites.

D'une manière générale, si l'entretien a été « courtois », celui-ci nous a confirmé l'écart de perception entre la réalité perçue par nos collectifs sur le terrain et la politique menée par l'entreprise loin de la préoccupation d'une majorité de nos concitoyens et des valeurs défendues par notre CNR.