

#FLASH CONCURRENCE

#DB CARGO # ECR #SUPPRESSION DE POSTES

POLE D'APPUI COMMERCIAL

9 DECEMBRE 2016

N'hésitez pas à nous faire parvenir vos impressions, vos commentaires et surtout à diffuser ce document à vos équipes.

Une information ou une suggestion ? Envie de vous exprimer sur un sujet ?

Ecrivez-nous à infoveille@snCF.fr ou rejoignez-nous sur [Yammer](#) sur le groupe [Actus Marchandises&Logistique](#)



CA: 197,6 millions € en 2015
1 201 employés
554 conducteurs
215 agents formation reconnaisseurs (AFR)
Un centre de contrôle 24/7 à Paris
Un centre de formation des conducteurs/AFR



CA : 4 767 milliards € en 2015 (-2%)
30 300 employés
Annonce de 2 100 suppressions de postes en Allemagne (maison-mère) en mars dernier
Annonce de 900 suppressions de postes au sein de la filiale anglaise DB Cargo UK en octobre dernier

Janvier 2005

Fondation de ECR par DB Schenker UK

Mai 2006

Premier train commercial (Carrières de Boulonnais)

Novembre 2010

Lancement de l'OFP La Rochelle

2012

Euro Cargo Rail et Gefco inaugurent le hub ferroviaire de Gevrey

Novembre 2013

1^{er} train sous certificat de sécurité de Belgique

Décembre 2005

Mise en circulation de « Train test »

Novembre 2007

Rachat par DB Group

2012

Résultat opérationnel positif pour ECR

Janvier 2013

Certifié SQAS

Janvier 2016

ECR détient 25% du nouvel OFP Sud - Ouest

Deutsche Bahn supprime 300 postes en France

La filiale française de fret ferroviaire du groupe allemand Deutsche Bahn va supprimer environ 300 postes, déclenchant le premier plan social depuis l'ouverture à la concurrence du secteur en France en 2006.

Euro Cargo Rail (ECR) a annoncé jeudi un plan de sauvegarde de l'emploi (PSE) et supprimera, d'ici juin, 300 postes, soit un quart de ses effectifs, "pour assurer (sa) viabilité" dans un marché en crise. Sont concernés 150 postes de conducteurs et 70 postes d'AFR (agents de manœuvre), principalement en Bretagne et sur la côte Atlantique, ainsi que dans le Nord-Est. Par ailleurs, 80 postes vont être supprimés au siège parisien de l'entreprise, qui en compte 250.



(AFP/JOHN MACDOUGALL)

Euro Cargo Rail espère pouvoir reclasser certains des 300 salariés concernés chez d'autres opérateurs ferroviaires, notamment à la SNCF.

"J'ai eu des entretiens avec Guillaume Pepy, car ils sont en train de chercher des conducteurs pour SNCF Mobilités", et notamment pour les TER, a dit à des journalistes Gottfried Eymer, le PDG d'Euro Cargo Rail. Il a précisé que **120 conducteurs pourraient être repris** par l'opérateur historique, dès le début de l'année 2017.

M. Eymer a également fait état d'"entretiens avec Colas Rail", un opérateur de fret ferroviaire. Mais pour les syndicats, l'entreprise publique doit aller plus loin: **"nous condamnons ces licenciements et demandons que l'Etat prenne ses responsabilités, avec la SNCF, pour reprendre la totalité des salariés concernés"**, a déclaré à l'AFP Fabrice Charrière, secrétaire général adjoint de la fédération syndicale FO-Cheminsots.

Même si **"aucune entreprise ferroviaire ne fait du résultat positif en ce moment"**, le PDG d'Euro Cargo Rail, Gottfried Eymer reconnaît que DB Cargo, maison-mère d'ECR, est en "crise en ce moment, pas seulement ici en France, mais aussi en Allemagne et en Angleterre".

"La boîte ECR est en difficulté", a-t-il regretté lors d'un point presse.

- Objectif de rentabilité en 2018 -

Le groupe précise dans un communiqué que sa rentabilité "s'est fortement dégradée, en particulier depuis 2013", pointant du doigt les "hausse des péages" et la "très forte dégradation de la qualité de service" du système ferroviaire français.

ECR a enregistré en 2016 une perte opérationnelle

(EBIT) de 25 millions d'euros. Cette perte était de 13 millions en 2015. De même, elle n'a pas réalisé son objectif de 220 millions d'euros de chiffre d'affaires cette année, **atteignant seulement 180 millions**.

L'entreprise vise **un retour à la rentabilité en 2018**, et un chiffre d'affaires de 160 millions d'euros en 2017, puis "une croissance de 8 à 10 millions d'euros par an", a détaillé Gottfried Eymer. Gottfried Eymer n'exclut pas des "raisons internes" à ces difficultés, mais pointe surtout la responsabilité de SNCF Réseau, qui gère l'infrastructure ferroviaire, et est notamment en charge de l'attribution des créneaux de passage pour les trains, pas toujours attribués en avance, et souvent modifiés à la dernière minute. Ce reproche est régulièrement adressé par les opérateurs privés à SNCF Réseau. Cela "crée une grande incertitude", car ni les clients ni les conducteurs ne savent si le train arrivera ou non à l'heure, a déploré le PDG d'ECR.

"Le mode de fonctionnement avec SNCF Réseau ne correspond pas au fonctionnement ferroviaire moderne", estime-t-il encore.

L'opérateur ferroviaire va donc réorganiser ses activités sur les grands axes uniquement, et la direction a présenté aux syndicats une nouvelle stratégie "visant à retrouver une stabilité pour assurer la viabilité de l'entreprise". "On doit adapter la taille de l'entreprise, lancer le désengagement d'ECR sur certains trafics", a expliqué Gottfried Eymer, affirmant aussi avoir "besoin de souplesse avec SNCF Réseau".

AFP, Le Parisien, le 08 décembre 2016