

SORTIR DE L'IMPASSE

La faute à qui ?

P2



TÉMOIGNAGES

Ce que vous en pensez...

P2



2020 La VRAIE inf



Gratuit



Catastrophes en cascade

P2



13 révolutions pour le fret !

P3



Imposons des règles à Fnac-Darty, Amazon...

P3



Un fret SNCF fort = un fret public

P4



Le train, c'est l'avenir !

P4



L'ÉQUIVALENT DE 1 000 PERPIGNAN-RUNGIS EN + D'ICI 2050 ? C'EST POSSIBLE !

UNE URGENCE NATIONALE

Mode de transport vertueux, le fret ferroviaire a tout pour devenir un acteur majeur d'une croissance respectueuse de l'environnement en apportant de nouvelles alternatives économiques.

UN TRANSPORT ÉCOLOGIQUE

L'impact du transport sur l'environnement est considérable.

Il est, à lui seul, responsable de 30 % des émissions de gaz à effet de serre et la principale cause de pollution devant l'industrie (26 %), l'agriculture (19 %) et l'énergie (11 %).

Si, dans le transport des marchandises, la part du train était aujourd'hui de 25 % au lieu de 10 %, la France diminuerait ses émissions de CO₂ de 5 milliards de tonnes. Le fret ferroviaire est en effet 20 fois moins polluant que les poids lourds !

Il est aussi 29 fois moins mortel que la route. Enfin, en soulageant les axes routiers, il améliore les flux de circulation et la qualité de l'air.

UN ATOUT ÉCONOMIQUE

Le train est aussi un outil vital d'aménagement du territoire, favorisant l'implantation et la création d'activités économiques ou au contraire les fragilisant (fermeture de lignes). Prenons l'exemple du bois dont le transport a été quasiment abandonné depuis 2003 avec la dérégulation et la concurrence. Or, la France dispose d'une forêt importante. La reprise du transport via le fret SNCF permettrait de relocaliser la production papetière que notre pays consomme et de réimplanter ou de développer l'emploi dans les territoires ruraux. L'aide à la relance du transport public ferroviaire pourrait donc s'appliquer à ce secteur, mais aussi à beaucoup d'autres, délaissés ou délocalisés faute de dessertes de proximité.

UN BOOSTER INDUSTRIEL

Enfin, la relance du fret SNCF redonnerait de la vigueur à l'industrie ferroviaire et donc, à l'emploi. Car pour développer le fret, il faut construire des trains. Rappelons que cela représente 14 000 salariés dans l'ingénierie, la production, l'entretien, etc.

DÉVELOPPER LE FRET SNCF C'EST POSSIBLE, ET NOUS SAVONS COMMENT FAIRE !

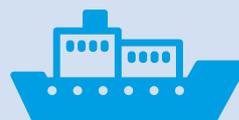
RÉPARTITION DES MODES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN FRANCE



88,5 %
Routier



9,6 %
Fer



1,6 %
Fluvial

LA FAUTE À QUI ?



Le plan de relance du fret ferroviaire lancé par le gouvernement en septembre 2020 s'appuie une nouvelle fois sur une stratégie libérale qui a pourtant fait la preuve de son inefficacité.

Pas moins de 5 plans de relance se sont succédé ces 20 dernières années pour remettre le fret ferroviaire en marche. Pourtant la part de ce secteur dans le transport de marchandises n'a cessé de chuter.

Une politique inadaptée
La principale cause de cet échec est la politique libérale appliquée

à tous les plans (2003, 2007, 2009, 2011, 2016) : une politique largement inspirée du mode routier, fondé sur les principes de l'économie libérale, à savoir la dérégulation et la baisse des coûts, totalement à rebours des spécificités ferroviaires.

Le mode routier favorisé
De 2002 à 2018, les volumes transportés par le train sont passés de 50 à seulement 33 milliards de tonnes par kilomètre (GTK). **Pour chaque tonne abandonnée ou perdue par la SNCF, la moitié a été attribuée à la route.** L'affaiblissement du service public de transport ferroviaire des marchandises n'a donc

pas été compensé par le marché et n'a pas été utile à la collectivité !

Le gouvernement persiste
Le plan 2020 préconise une nouvelle fois une baisse des coûts de la SNCF et quelques projets techniques de développement à la portée limitée comme une autoroute ferroviaire supplémentaire. Pour le reste, rien de nouveau.

Ce plan est même beaucoup plus modeste que les précédents : 300 millions contre 7 milliards pour « l'engagement national pour le fret ferroviaire » en 2011 par exemple.

Ces mesures éculées ne peuvent en aucun cas assurer un développement du transport des marchandises par le train.

Le marché aux commandes
Figé dans sa logique libérale et considérant que le marché est le seul régulateur efficace de l'économie, y compris pour le transport, le gouvernement n'envisage toujours pas un équilibre des modes et ne fixe aucun objectif de report de la route vers le rail. Il ratifie ainsi l'hégémonie du mode routier sur des critères uniquement liés à la rentabilité à court terme, dans le mépris le plus total des besoins de la population. ■

Catastrophes en cascade

Les stratégies sur le fret ferroviaire ont eu des conséquences désastreuses dans de nombreux domaines.

Un désastre pour l'emploi

Au fil des plans, les effectifs dédiés au transport de marchandises SNCF sont passés de 20 000 agents à 4 000. Cela équivaut à une suppression de 80 % des effectifs en à peine 20 ans !

En contrepartie, les entreprises privées n'ont créé que 2 600 emplois.

La perte nette est donc de 13 400 emplois, auxquels s'ajoutent ceux supprimés à la maintenance du matériel et de l'infrastructure, car directement liés au fret.

Un drame pour l'écologie

Le secteur des transports étant l'un des plus gros contributeurs de la pollution liée à l'activité humaine, l'action sur les transports pour améliorer la qualité de l'air est donc déterminante. **Or, le fait de privilégier le mode routier ne fait qu'accentuer la pollution : les poids lourds de transport de marchandises émettent 21,3 % des gaz à effet de serre, les trains n'en émettent que 0,4 % (marchandises, voyageurs).**

Un barrage au progrès

Par ailleurs, les relations entre les grands industriels et l'entreprise publique ferroviaire sont limitées à un rapport client-fournisseur. La coopération qui a donné naissance au TGV ne pourrait donc pas avoir lieu aujourd'hui. ■

TÉMOIGNAGES

Ce que vous en pensez

« J'habite en périphérie d'une grande ville. Je vois les camions passer tous les jours. C'est même de pire en pire. Si des solutions existent pour transporter les marchandises par le train, alors pourquoi ne pas les mettre en œuvre ? »
Christophe, 52 ans, comptable.

« On nous bassine avec le développement durable et l'environnement mais rien n'est fait dans ce sens. »
Jeanne, 32 ans, professeure des écoles.

« Transporter des marchandises par le train, c'est dans l'intérêt de tout le monde et c'est écologique. Sauf que vu la situation actuelle, je me demande si c'est encore possible. »
Marylin, 41 ans, responsable RH.

« On a fermé les usines. On a délocalisé. Les habitants sont partis. Les trains avec. Voilà la vérité. On ne fabrique plus rien en France. C'est le problème. »
Marie-France, 73 ans, retraitée.

« Transporter les marchandises par train ? Moi, je suis pour à 100 %. Il faut transporter le maximum en dehors des routes et si c'est le train de la SNCF tant mieux. Marre des camions. Ça devient impossible toute cette pollution ! »
Karim, 25 ans, étudiant.



DES SOLUTIONS EXISTENT

13 révolutions pour le fret !

La CGT propose 13 mesures de rupture avec tous les plans passés pour sortir réellement et durablement de l'impasse du tout-routier.

1 Une action publique sur les externalités négatives (pollution, bruit, embouteillages...) des transports de marchandises.

2 Un objectif politique de 25 % de part modale pour le fret ferroviaire d'ici 2050, phasé et suivi (voir Vraie info + ci-dessous).

3 Un engagement massif de l'entreprise publique, protégée des aléas et du court-termisme de marché.

4 Des mesures sérieuses pour la relance des « wagons isolés » (transport de petits lots).

5 La prise en compte des territoires dans les arbitrages liés aux transports.

6 Une impulsion de la puissance publique pour relier les infrastructures stratégiques telles que les marchés d'intérêts nationaux (MIN), les ports, avec des solutions ferroviaires adaptées.

7 Une implication des grands logisticiens dans la réorientation modale de leurs flux.

8 Une extension du domaine de pertinence du ferroviaire à de nouvelles catégories de marchandises.

9 Un changement, soutenu par l'État, de la stratégie industrielle de SNCF Réseau dans la gestion des infrastructures.

10 La complémentarité avec les autres modes de transport.

11 Une coordination avec la filière industrielle pour développer l'excellence ferroviaire française et l'emploi.

12 L'exigence d'une exemplarité sociale, car il ne peut y avoir de transport de qualité sans emplois et conditions sociales de qualité.

13 Le développement de la coopération internationale européenne et eurasiatique.



Le plan de développement pour le fret SNCF proposé par la CGT est consultable en ligne : www.cheminotcgt.fr

Imposons des règles à Fnac-Darty, Amazon...

En 2019, les Français ont dépensé plus de 40,37 milliards d'euros d'achats « en ligne », générant une croissance du secteur de + 5,9 % par rapport à 2018.

Ce développement du e-commerce et de la messagerie constitue un enjeu de taille pour la relance du fret ferroviaire et doit conduire à une modification des politiques publiques en matière de transport.

En effet, le poids des enseignes cybermarchandes comme Amazon, Cdiscount, Fnac-Darty... dans les volumes d'échange font d'elles des outils stratégiques pour la réorientation des flux entre les différents modes de transport.

Ces grands logisticiens organisent déjà la massification de leurs trafics entre d'énormes entrepôts répartis sur le territoire national. Mais leurs choix, guidés par des intérêts économiques à très court terme, conduisent à un quasi-monopole du mode routier. Pourtant, certains entrepôts sont à proximité du réseau ferré national, comme pour Amazon à Brétigny-sur-Orge.

La CGT propose que l'État assigne à ces grands logisticiens un rôle dans l'effort national pour l'environnement, en leur imposant un pourcentage minimal d'utilisation du mode ferroviaire concourant à l'objectif de 25 % du transport de leurs marchandises par le train en 2050. ■

VRAIE info +**25 %**

C'est l'objectif que fixe la CGT en termes de volumes de marchandises transportées par le rail public d'ici 2050.

Pour l'atteindre, la CGT propose de suivre les phases suivantes :

Phase 1
Reconstitution (2021-2030)

L'objectif est de retrouver le volume de l'année 2000, soit 55 milliards de tonnes par kilomètre, en réactivant et en régénérant la plupart des installations existantes, mais aussi en reconstituant des effectifs et des organisations de production adaptées.

Phase 2
Accélération (2031-2040)

Un développement massif des volumes transportés pourra être organisé grâce à la création de nombreuses nouvelles dessertes suite à l'aboutissement des projets lancés dans la phase précédente : infrastructures, nouveaux matériels... Cette étape doit permettre de passer de 55 à 110 milliards de tonnes transportées par kilomètre.

Phase 3
Consolidation (2041-2050)

La dynamique de développement donnera de nouveaux moyens et permettra de renforcer les flux sur les dessertes créées précédemment générant le passage de 110 à 144 milliards de tonnes transportées par kilomètre. **C'est l'équivalent de 1 000 « Perpignan-Rungis » en plus à horizon 2050 !**

La Vraie info est une publication de la Fédération CGT des cheminots Case n° 546 - 93515 Montreuil Cedex Tél. 01 55 82 84 40 ISNN 2606-0205

Dépôt légal octobre 2020
Directeur de la publication : Laurent Brun
Responsable de la rédaction : Cédric Robert
Création et réalisation : Comtown Productions, Paris
Photos : ©Fédération CGT des cheminots, Georges Bartoli, DR
Impression : Rivet PE, Limoges



UN FRET SNCF FORT = UN FRET PUBLIC



Le développement du fret ferroviaire ne pourra se faire que par la SNCF, entreprise publique unique, seule à même de garantir les investissements à long terme et les intérêts économiques de la Nation.

Le maintien de Fret SNCF sous le statut d'entreprise publique est indispensable pour sa pérennité. Tout d'abord, le rôle d'une entreprise publique est de gérer son activité au-delà du court terme et de la penser au service de l'intérêt général sur la durée, ce que lui permet l'État en assurant son financement et en protégeant son activité.

A contrario, l'ouverture à la concurrence et la privatisation du secteur favorisent les stratégies à court terme en privilégiant une rentabilité immédiate.

C'est pourtant ce sur quoi ont mis les pouvoirs publics, en voulant faire de Fret SNCF une entreprise comme les autres, soumise aux règles de marché et à la concurrence. Le résultat, nous ne le connaissons que trop bien : le secteur est devenu moribond.

Garantir les investissements
Pour créer une nouvelle desserte ferroviaire, il faut investir des dizaines de millions d'euros pour le matériel roulant et les infrastructures. Aucune entreprise privée ne prend ce risque lorsque les contrats peuvent changer de main tous les 3 ou 4 ans. Par ailleurs, le fret ferroviaire supporte des coûts fixes importants qu'il doit amortir sur des volumes massifs de marchandises. La « rentabilité » d'un train ne peut être appréciée isolément du reste de l'activité,

contrairement à ce qui se pratique dans un mode concurrentiel. Sa suppression provoque des effets en cascade sur les autres trains, pouvant entraîner la disparition d'autres trafics.

Pour réorienter les marchandises sur les trains, il faut donc investir massivement et engager une recherche tous azimuts de contrats.

Développer le réseau

La CGT propose que la SNCF ait pour mission de développer le fret partout où il ne l'est pas actuellement et que les nouvelles dessertes fassent l'objet d'un monopole d'exploitation publique pour une durée minimum de 40 ans. Cela permettra à l'entreprise d'amortir les investissements nécessaires au développement de cette activité. ■

VRAIE info +

LE WAGON ISOLÉ

Un potentiel inouï

Le « wagon isolé » est une formule qui permet aux entreprises d'affréter un ou plusieurs wagons pour acheminer leurs produits via le fret ferroviaire. C'est la solution qui a le plus de potentiel car elle peut s'adapter aux besoins de tout type d'entreprise, quelle que soit sa taille. Son développement élargirait considérablement l'offre de transport du Fret SNCF. La CGT propose donc un plan de relance massif du wagon isolé, avec la recréation d'un maillage complet d'embranchements, de gares principales fret, de sites de triages et le déploiement d'équipes de manœuvre en proximité. En parallèle, la SNCF doit recréer une force commerciale sérieuse et présente dans chaque territoire, démarcher de nouvelles entreprises (chargeurs) et construire avec elles des solutions ferroviaires adaptées, en priorisant celles ayant accès à une installation terminale embranchée (infrastructure ferroviaire arrivant directement dans l'entreprise). Ensuite, lorsque le déploiement de nouvelle installations terminales embranchées aura été réalisé, une recherche plus large sera nécessaire.



LES NOUVELLES FILIÈRES

LE TRAIN, C'EST L'AVENIR !



Actuellement, les marchandises transportées par le train regroupent des pondéreux, c'est-à-dire des produits d'extraction, métaux et céréales, des produits pétroliers et chimiques, des voitures et des boissons.

Il faut bien sûr viser à augmenter le volume transporté de ce type de marchandises, mais les perspectives de croissance sont limitées (le train transporte déjà 43 % des produits métalliques).

Une politique sérieuse de développement du fret ferroviaire repose sur l'élargissement à d'autres types de marchandises, comme les meubles, les produits frais, de grande

consommation, les déchets... ce qui suppose d'avoir des wagons adaptés à ces produits.

C'est pourquoi, la CGT propose de :

- lancer un programme de recherche et développement pour la conception de ces nouveaux types de wagons.

- développer un maillage de proximité du réseau ferroviaire entre les lieux de production et de destination de ces marchandises. ■