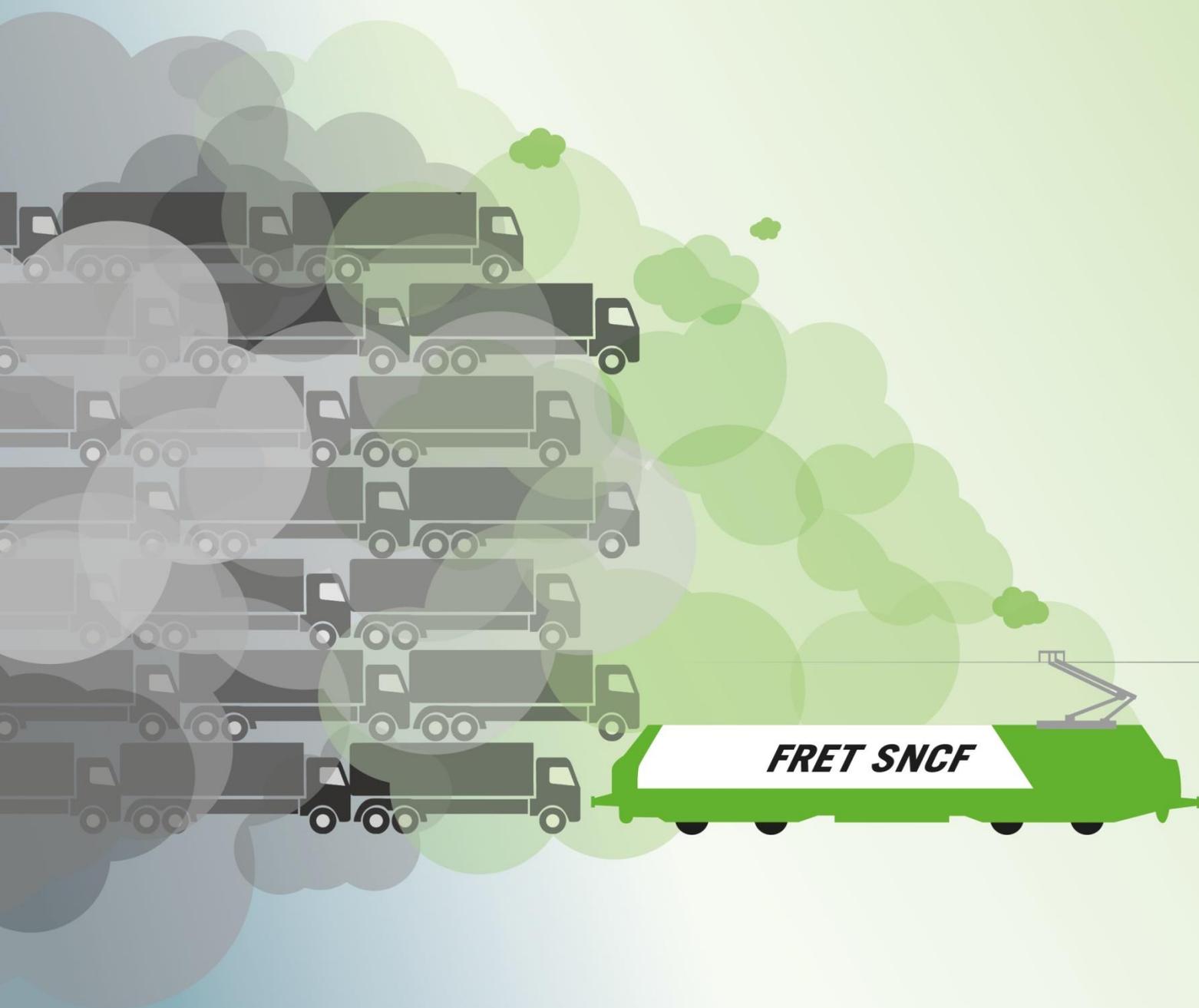


Le Comité d'Établissement Fret de la SNCF & Émergences présentent

TRANSPORT DE MARCHANDISES CHANGEONS D'ÈRE !



UN RAPPORT CO-ÉCRIT
PAR LE CE FRET ET EMERGENCES



15 ans d'interventions des cheminots pour sauver le fret

2001 | Alors que les pouvoirs publics et la direction de la SNCF affichent encore l'ambition de doubler les trafics de marchandises par rail en France à l'horizon 2010, le Comité central d'entreprise de la SNCF rédige et propose ses *Pistes pour réussir le redéveloppement du fret ferroviaire*

2004 | Le Comité central d'entreprise organise un premier colloque national dans l'hémicycle du Conseil économique et social

2006 | Le Comité central d'entreprise organise une exposition autour du fret pour proposer des voies alternatives et durables au plan Véron

2010 | Le Comité central d'entreprise et le Comité d'établissement Fret réunissent un deuxième colloque à Paris et organisent une campagne d'affichage nationale *Tous les jours on tue le fret ferroviaire*

2013 | Le Comité central d'entreprise rédige *20 recommandations pour sortir Fret SNCF de l'impasse*

2013 | Le Comité d'établissement Fret réalise une exposition itinérante *Pour une politique nationale des transports cohérente*

2015 | Le Comité d'établissement Fret réalise un troisième colloque Fret, auquel la direction de la SNCF ne daigne pas participer, à Villeneuve-Saint-Georges

2016 | Avec *Transport de marchandises : changeons d'ère !* le Comité d'établissement Fret SNCF et Émergences coproduisent un documentaire avec Gilles Balbastre et coécrivent ce texte pour alerter de nouveau les pouvoirs publics et l'opinion

Sommaire

Préambule	5
Nos constats	6
1. Le bilan de la route n'est pas bon	7
2. Le fret ferroviaire est l'alternative	11
3. Et pourtant le fer dépérit.....	15
Nos explications	21
1. Le néolibéralisme a besoin de déréguler les transports	22
2. Les politiques publiques sont néolibérales	24
3. La SNCF préfère le chiffre d'affaires au service public ferroviaire ...	33
Nos propositions	41
1. Mettre un terme à l'ultra-libéralisme routier	42
2. Remettre en cause le dogme de la concurrence sur le fer	43
3. Reconnaître le fret ferroviaire comme service public	45

Préambule

Ce rapport a été co-écrit par le Comité d'établissement Fret de la SNCF et Émergences.

Il accompagne le documentaire, portant le même titre, réalisé par Gilles Balbastre avec la collaboration de cheminots.

Ces deux productions répondent à un seul et même objectif : **engager un débat public sur l'avenir du fret ferroviaire français.**

Le transport de marchandises par le rail est en effet en train de mourir.

Trois décennies de concurrence avec la route l'ont fortement affaibli.

C'est que la route ne coûte pas cher aux transporteurs routiers, tandis que le réseau ferré coûte à la SNCF. Et alors même que le fret ferroviaire était diminué, les politiques néolibérales européennes et françaises n'ont rien trouvé de mieux que de l'ouvrir à la concurrence, comme pour mieux l'achever.

C'est pourtant la route qui pollue le plus et qui coûte le plus cher à la collectivité.

Le fret ferroviaire revêt un intérêt stratégique pour le pays, tout en étant écologiquement viable. Combien d'activités industrielles peuvent-elles aujourd'hui se prévaloir de tels mérites ?

Le documentaire a été fait pour être vu, ce texte pour être lu et l'ensemble pour être débattu.

***Retrouvez ce rapport et le documentaire sur www.fret21.org
Contactez-nous pour les diffuser***

Clichy-la-Garenne / Montreuil, le 17 novembre 2016

CHANGEONS D'ÈRE !



Nos constats

Ils sont triples :

1. Le bilan de la route en matière de pollution, d'accidentalité et de coût pour la collectivité est mauvais.
2. Le fret ferroviaire est une alternative connue de tous, écologique et pertinente pour le développement de l'économie française et des territoires.
3. Le fret ferroviaire pourtant dépérit : sa part dans le transport total de marchandises chute depuis 30 ans au profit de la route et le réseau ferré s'est dégradé.

Pendant combien de temps faudra-t-il alerter avant que les politiques publiques changent de braquet ?

1. Le bilan de la route n'est pas bon

Les pollutions

Dans un contexte d'accroissement continu de la circulation routière (+39% entre 1990 et 2015 en milliards de véhicules-kilomètres), et malgré les progrès technologiques, c'est la route qui pollue le plus¹.

Le consensus scientifique actuel estime que les gaz à effet de serre (GES) sont les principaux responsables du réchauffement climatique.

En France, c'est le transport qui est le plus gros contributeur des émissions de GES : 29% en 2015, et 39% des émissions de CO₂, qui est l'un des principaux GES. La part du transport dans les émissions de GES a augmenté de 33% depuis 1990, où elle se situait à 21,7%.

Parmi les transports, le transport routier représente 92,8% des émissions de GES et 95,7% des émissions de CO₂. Les voitures particulières émettent plus de la moitié des émissions de CO₂ du transport routier (53,3% en 2014, pour 75,6% de la circulation routière totale). Viennent ensuite les véhicules lourds (poids lourds, bus et cars), avec 21,4% des émissions (pour 5,3% seulement de la circulation), suivis enfin par les véhicules utilitaires légers, avec 19,3% des émissions (pour 16,7% de la circulation).

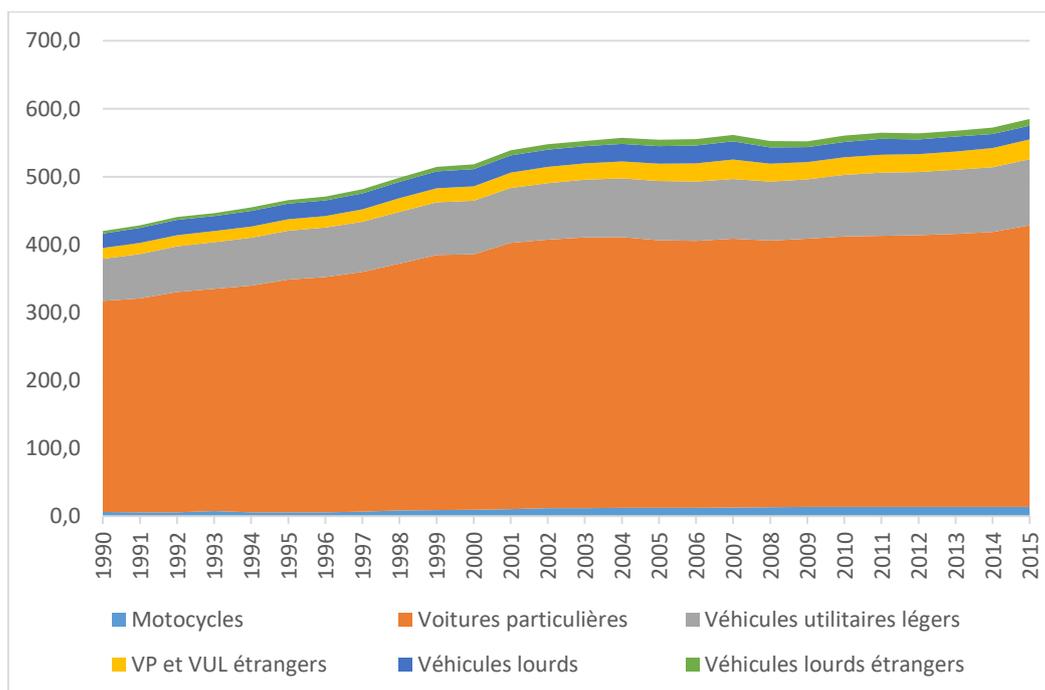
Le transport routier est le mode de transport le plus polluant, puisqu'il représente entre 75 et 100% de la part des transports selon les polluants.

Tous secteurs d'activité confondus, la part du transport routier est majoritaire pour les oxydes d'azote, le cuivre et le zinc (entre 55 et 68%). Le transport routier est aussi responsable de 15 à 25% des émissions de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), de dioxines et furanes (PCDD-F), de cadmium (Cd) et d'arsenic (As) et de 45% pour le plomb (Pb).

¹ Toutes les données chiffrées de cette partie sont issues de la partie D « Transports et développement durable » des *Comptes des transports en 2015, 53e rapport de la commission des comptes des transports de la Nation*, 2016.

De plus en plus de monde sur les routes

Circulation en France par type de véhicule (en milliards de véhicules-kilomètres)



Source : SOeS-Bilan de la circulation d'après SOeS, CCFA, Setra, Asfa, Kantar-Worldpanel, TNS-Sofres, CPDP

Les véhicules diesel ont été favorisés à la pompe depuis le début des années 1990, d'abord pour offrir des débouchés aux raffineries pétrolières, ensuite pour satisfaire les intérêts des constructeurs automobiles et des transporteurs routiers. Ainsi soutenus par l'État, ils représentent désormais 68% du parc routier (contre 8% en 1980) : 62% des véhicules particuliers, 95% des utilitaires et 100% ou presque des quelques 643 000 poids lourds et bus immatriculés en France. Ils représentent surtout 80% des émissions de polluants atmosphériques du transport routier. Ils sont en particulier responsables de plus de 90% des émissions des oxydes d'azote et de particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀ et PM_{2,5}), dont les effets sur la santé publique sont connus depuis de nombreuses années (notamment l'irritation des voies respiratoires pour le NO₂ et les cancers et maladies respiratoires et cardiovasculaires pour les particules).

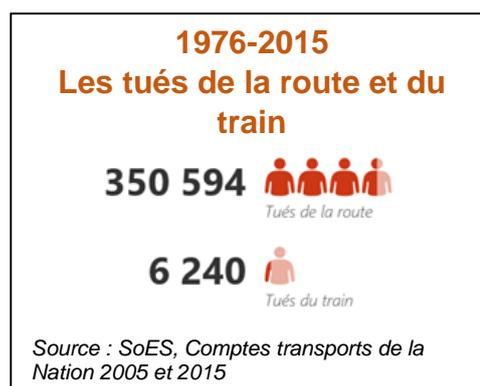
Le transport routier est également le principal responsable de l'épuisement des ressources naturelles en pétrole, puisqu'il consomme 81,5% des carburants pétroliers.

Le transport routier a enfin des impacts importants sur l'environnement du fait de son emprise sur les milieux naturels. 2,8% du territoire français métropolitain (1 550 000 ha) est dédié au transport, dont 79% sous forme de routes ou d'autoroutes. Les surfaces à usage de transport augmentent actuellement (+10,3% entre 2006 et 2012), surtout pour la route et les autoroutes (80% des nouvelles surfaces).

Toutes les surfaces de transport ont des incidences sur l'environnement, notamment la fragmentation et le cloisonnement des espaces naturels et la perte des connexions écologiques. Les surfaces routières ont plus particulièrement pour effet de perturber le cycle de l'eau, en qualité et en quantité, en raison du phénomène de ruissellement.

Les pertes humaines

Les dangers de la pollution de l'air liés aux moteurs thermiques en général et au diesel en particulier ont été pointés par de nombreux rapports dans de nombreux pays. Les plus hautes autorités mondiales, dont l'Organisation mondiale de la santé (OMS), ont alerté à ce propos. L'OCDE estime que la pollution de l'air extérieur tue plus de 3 millions de personnes dans le monde chaque année, et est à l'origine de problèmes de santé (asthme, maladies cardiovasculaires...) chez un plus grand nombre de personnes encore². L'étude « Air pur pour l'Europe » publiée en 2005 dans le cadre d'un programme européen évalue à 42 090 en 2000 les morts prématurées en France et à 13 360 les hospitalisations pour causes respiratoires et cardiaques dues aux particules PM₁₀ et PM_{2,5}³.



Les incidences du transport routier sur la santé sont aussi celles de l'accidentalité routière. Le nombre de tués de la route est passé de 14 738 en 1976 à 3 461 en 2015. C'est un succès pour la prévention routière, d'autant plus que les déplacements augmentent. Un mouvement similaire est observable pour le train (de façon toutefois moins linéaire), puisque le nombre de tués, qui excédait fréquemment 200 personnes par an de 1976 à 1992, est depuis 1994 systématiquement inférieur à 150 personnes, et depuis 2004 toujours inférieur à 100 (54 personnes en 2015)⁴. Malgré ces progrès, l'accidentalité routière demeure bien plus importante que celle du train. Sur près de 30 ans, le nombre de tués de la route est 56 fois le nombre de tués du train⁵. Le bilan 2015 est particulièrement mauvais pour la route, avec 64 fois plus de tués que le train.

Le nombre de blessés de la route est lui aussi bien plus élevé. De 2005⁶ à 2015, 559 blessés graves sont recensés pour le train, contre 353 786 pour la route, soit une moyenne annuelle de 51 personnes pour le train et 32 162 pour la route.

Les poids lourds ne représentent que 4,8% des accidents de la route en 2015, mais totalisent 13,7% des tués. La masse du poids lourd aggrave l'accident. La probabilité d'être tué est presque 3 fois plus importante avec un poids lourd : il y a 17,4 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd, contre 6,1 tués pour 100 accidents pour l'ensemble des accidents.

² OCDE, *Coût de la pollution de l'air : impacts sanitaires du transport routier*, Éditions OCDE, 2014.

³ AEA Technology, *CAFE Cost-Benefit-Analysis Baseline analysis 2000 to 2020*, 2005, et Commission sénatoriale d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air, *Pollution de l'air : le coût de l'inaction*, rapport n°610, 2015, p. 125.

⁴ Les données pour le train sont issues des *Comptes transports de la Nation* de 2005 et 2015 (pour des séries longues). Les données pour la route sont issues de ONISR, *La sécurité routière en France, bilan de l'accidentalité pour l'année 2015*, Direction de l'information légale et administrative, 2016.

⁵ Dans les deux cas, ce sont les personnes tuées à 30 jours qui sont comptabilisées.

⁶ 2005 est l'année à partir de laquelle la catégorie des « blessés graves » répond à une même définition pour la sécurité routière et la sécurité ferroviaire : personnes hospitalisées plus de 24 heures.

Les coûts

Les conséquences du transport routier sur la santé publique ont un coût pour la collectivité. Son estimation varie selon les méthodes de calcul⁷.

Nous nous contenterons ici de deux données, pour des ordres de grandeur.

D'après l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), dont la méthodologie intègre la perte de production (le travail futur potentiel du défunt), la perte affective pour les proches et le *pretium vivendi* pour l'intéressé lui-même (le prix que chacun attache à sa vie), le coût des accidents de la route est de 22,7 milliards d'euros pour 2015, à quoi s'ajoutent 10,1 milliards d'euros de dégâts matériels⁸.

Selon l'étude déjà citée du programme « Air pur pour l'Europe », sur la base d'une méthodologie intégrant elle aussi la perte de production et le *pretium vivendi*, le coût en France de la pollution de l'air (ozone et particules PM₁₀ et PM_{2,5}) en 2005 aurait été compris entre 68 et 97 milliards d'euros, et 3 milliards pour la sécurité sociale⁹.

A ces chiffres s'ajoutent les incidences des embouteillages, avec la perte de temps, la consommation de gazole et l'usure des véhicules qu'ils impliquent. Une société d'info-traffic américaine a estimé ce coût à 17 milliards d'euros en France pour l'année 2013¹⁰.

⁷ Le coût dépend en effet de nombreux choix méthodologiques, liés (notamment) à la façon de calculer la part des soins liés à la pollution atmosphérique, à la prise en compte (ou non) de la perte subie par la société lorsqu'un de ses membres décède ou devient handicapé et à la façon de calculer cette perte, à la prise en compte (ou non) des dépenses de prévention, de recherche, de surveillance de la qualité de l'air ou de la circulation routière, etc.

⁸ ONISR, *op. cit.*, p. 34.

⁹ Voir AEA Technology, *op.cit.*, et le rapport précité de la commission d'enquête sénatoriale, *Pollution de l'air : le coût de l'inaction*, p. 125 et 147.

¹⁰ CEBR & INRIX, *Economic & Environmental Impact of Traffic Congestion in Europe & the US*, 2014.

2. Le fret ferroviaire est l'alternative

L'environnement

Le transport de marchandises par chemin de fer permet de limiter l'empreinte des transports sur l'environnement et de décongestionner les routes. Un seul train de fret de 35 wagons peut en effet porter à lui seul le chargement de 55 camions de 32 tonnes chacun.

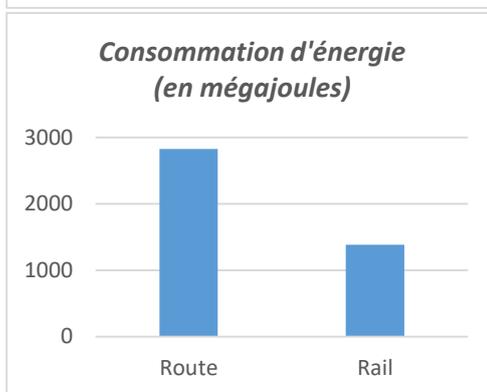
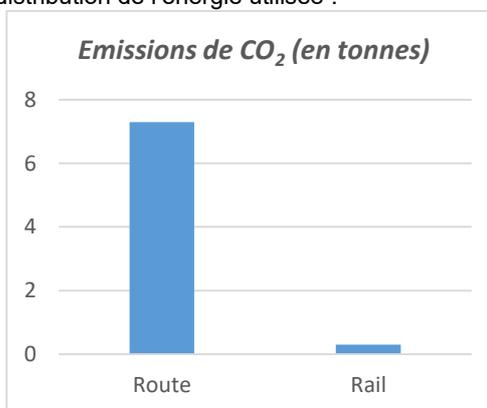
1. C'est le fret ferroviaire qui pollue le moins. Selon l'Agence européenne de l'environnement, les émissions de CO₂ provenant du transport ferroviaire sont 3,5 fois inférieures à celles du transport routier par tonne-kilomètre¹¹. Depuis 1990, la route a contribué 179 fois plus que le fer (tous usages confondus) à l'émission de gaz à effet de serre. Les chiffres peuvent être multipliés à l'envie : la route a émis 63 fois plus de SO₂ que le chemin de fer, 61 fois plus de NO_x, 650 fois de CO, 16 000 fois plus de plomb, 24 fois plus de PM₁₀, 54 fois plus de PM_{2,5}, 1 100 fois plus de PM₁, etc.

2. Le fret ferroviaire est économe en énergies. Vincent Doumayrou, auteur de la *Fracture ferroviaire, pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer*¹², a ainsi calculé que le transport ferroviaire (dont l'énergie de traction est à 80% d'origine électrique) a effectué en France 10 % des trafics (marchandises et voyageurs), consommé 2 % de l'énergie et émis 0,8 % du CO₂ liés au transport pour l'année 2014.

3. Le fret ferroviaire est le plus pertinent pour le transport des matières et marchandises dangereuses. Ce transport recouvre des enjeux considérables pour

100 tonnes de marchandises de Lille à Marseille : c'est le rail qui pollue le moins

D'après le calculateur en ligne EcoTransIT, (financé par des logisticiens européens dont la SNCF) et en intégrant la dépense énergétique et les émissions de CO₂ liées à la production et à la distribution de l'énergie utilisée :



¹¹ Cour des comptes européenne, *Le transport ferroviaire de marchandises au sein de l'UE : toujours pas sur la bonne voie*, rapport spécial n°8, 2016, p. 11.

¹² Les Éditions de l'Atelier, 2007.

l'environnement et les populations en cas d'accident.

D'après le ministère de l'Environnement, c'est le fret ferroviaire qui est le plus sûr : il n'y a pas eu de mort en France impliquant le transport ferroviaire de matières dangereuses depuis plus de 40 ans¹³, contre presque 2 morts par an pour la route ces dernières années¹⁴. L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer estime que le transport de marchandises dangereuses est au moins 20 fois plus sûr par fer que par route¹⁵.

Le report de la route vers le train du transport des marchandises dangereuses devrait être un objectif des politiques publiques : ces marchandises, aujourd'hui, transitent majoritairement par la route.

Transport de marchandises dangereuses : la route domine

Flux en 2014 du transport terrestre de marchandises dangereuses en France

	Tonnage-kilomètre (Mtkm)	%	Dont gaz et hydrocarbures liquides	%	Autres produits	%
Transport routier	8433	58	6767	60	1676	50
Transport ferroviaire	4994	34	3969	35	1025	31
Transport fluvial	1195	8	567	5	627	19
Total	14622	100	11303	100	3328	100

Source : CGDD/SoeS, SNCF, VNF

L'économie et les territoires

Le fret ferroviaire est également utile à l'économie du pays et à l'aménagement du territoire.

1. Il contribue au fonctionnement de pans entiers de l'industrie nationale. 34,3 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises ont transité par le fer sur le territoire français en 2015 (soit le chargement de près de 3 millions de camions de 32 tonnes...). 28% de ces marchandises ont transité dans le cadre d'échanges internationaux (en tonnes-kilomètres), 10% de transports de transit, et près de deux tiers dans le cadre d'échanges nationaux.

Les marchandises transportées sont principalement liées au secteur primaire de l'économie nationale, autrement dit l'exploitation des ressources naturelles (agriculture, exploitation forestière, exploitation minière...), ainsi qu'au secteur secondaire (les activités de transformation des matières premières avec la métallurgie, le raffinage, le BTP, l'industrie chimique, les industries du bois, etc.).

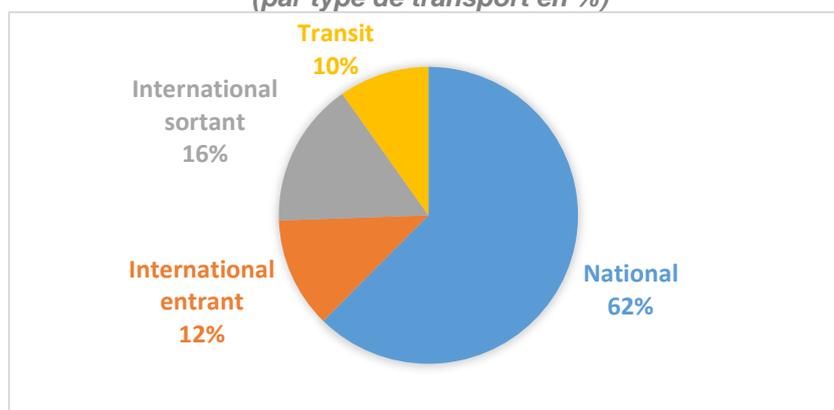
¹³ Philippe FOLLENFANT, Thierry GALIBERT, Patricia SOILLY, *Organisation du contrôle des transports de marchandises dangereuses*, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, 2016, p. 19.

¹⁴ Éric REBEYROTTE, Gérard LEHOUX, Marc SANDRIN, *Le triage des wagons de marchandises dangereuses : état des lieux des infrastructures et des modes d'exploitation*, Conseil général de l'environnement et du développement durable, 2014, p. 10.

¹⁵ www.era.europa.eu/Communication/Events/Pages/Workshop-on-Risk-Evaluation-and-Assessment-Dangerous-Goods.aspx

34,3 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises transportées par le fer en 2015...

(par type de transport en %)



... principalement pour les activités industrielles des secteurs primaire et secondaire

	en milliards de tonnes-kilomètres	en %
Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	3,5	10,2
Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	0,7	2,0
Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	2,1	6,1
Produits alimentaires, boissons et tabac	2,1	6,1
Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	0,3	0,9
Coke et produits pétroliers raffinés	2,4	7,0
Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	2,7	7,9
Autres produits minéraux non métalliques	1,8	5,2
Métaux de base, produits métalliques	4,4	12,8
Matériel de transport	1,4	4,1
Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	0,1	0,3
Matières premières secondaires; déchets	0,4	1,2
Équipement pour le transport de fret	0,1	0,3
Marchandises groupées	4,1	12,0
Marchandises non identifiables	8	23,3
TOTAL	34,3	100,0

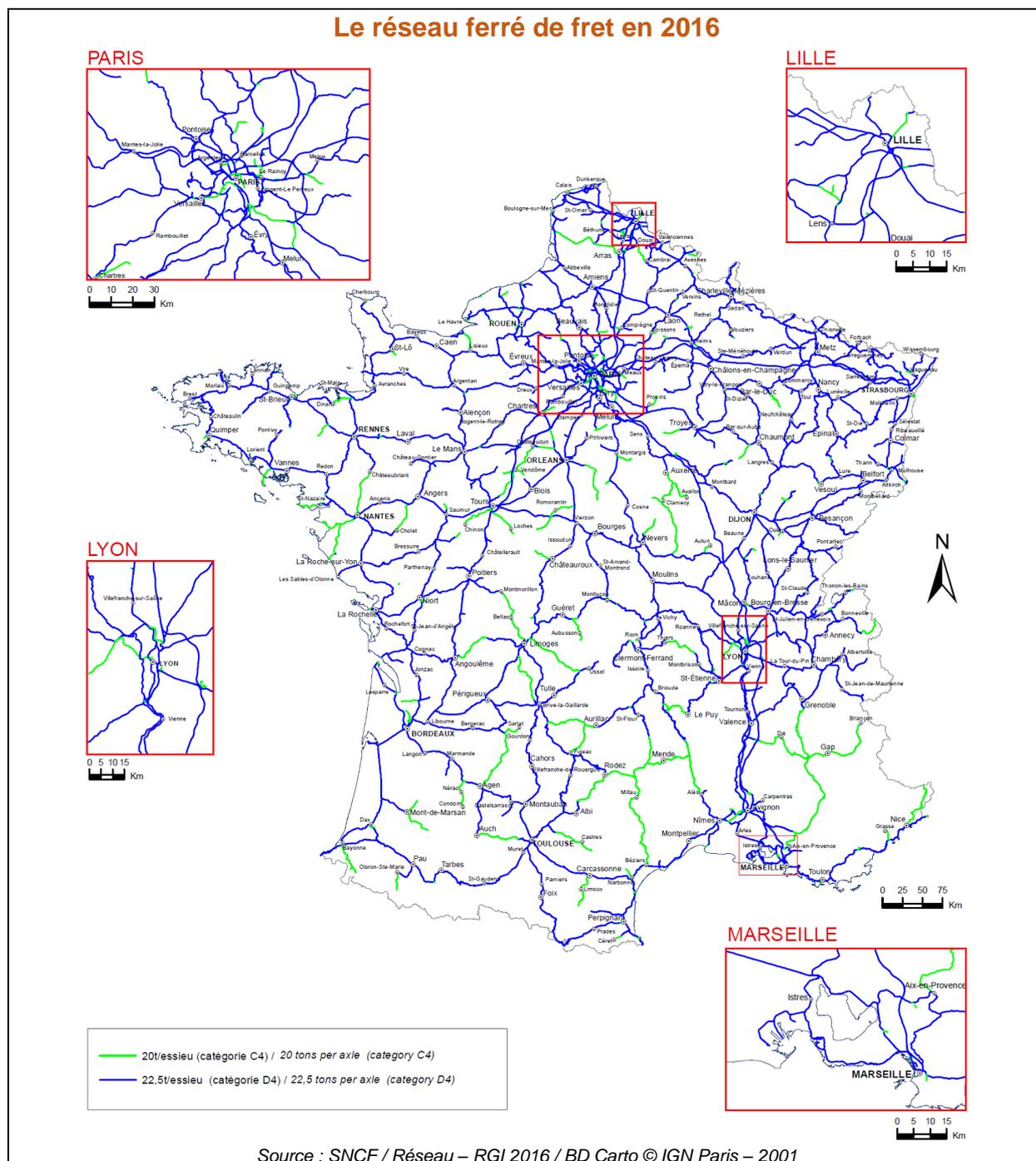
Source : SOeS, enquête auprès des opérateurs ferroviaires

2. Le fret ferroviaire est aussi un outil du développement des territoires. Le réseau ferré de fret couvre tout le territoire métropolitain et permet de desservir de très nombreuses villes et sites industriels, depuis la grande métropole régionale jusqu'à la ville moyenne de 30 000 habitants (et même parfois moins). Ce maillage permet aux entreprises de ne pas uniquement apprécier l'espace comme un coût, celui d'une distance à franchir pour acheminer une marchandise, mais aussi comme une opportunité : celle de faire fonctionner en synergie des territoires aux ressources et aux potentialités complémentaires.

Une voie de fret utilisée draine avec elle des emplois directs (chargement, déchargement, conduite, etc.), indirects (fonctions supports et d'appui) et induits

(alimentation, vêtements, services publics, etc.)¹⁶. Une voie de fret utilisée, en d'autres termes, c'est un outil du maintien des emplois dans les territoires, et notamment les territoires ruraux.

Le fret ferroviaire est également utile aux territoires parce qu'il participe au financement du réseau ferré : un train de fret qui circule finance la voie sur laquelle circule des voyageurs.



¹⁶ On lira sur ce point l'étude commandée par la DREAL Bourgogne, qui évalue la contribution apportée au territoire par le service ferroviaire à partir de scénarii de fermeture ou de maintien d'une ligne de fret. DREAL Bourgogne, *Mise au point d'indicateurs sur l'apport d'une interface ferroviaire fret liée aux activités agricoles et forestières*, septembre 2010.

3. Et pourtant le fer déperit

L'effondrement français de la part du rail

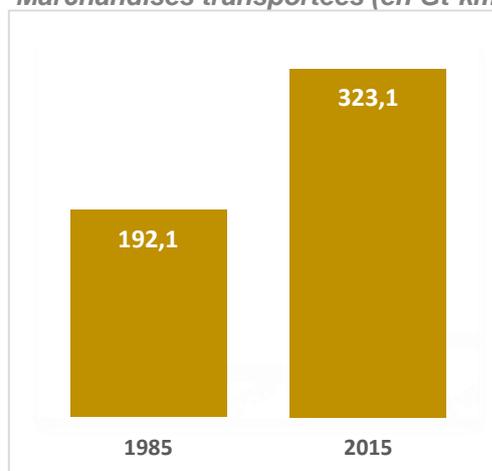
La route domine le transport terrestre de marchandises en France : en 2015, sur les 323 Gt-km (hors oléoducs) qui ont été transportées sur le sol français, près de 87% l'ont été par la route et 10,6% par le rail. Il n'en a pas toujours été ainsi. En 1985, le rail représentait 29% de part modale. La part du rail a été divisée par 3 en 30 ans. En 1950, elle dépassait 65% !

Alors même que beaucoup plus de marchandises sont transportées aujourd'hui qu'hier (+68% entre 1985 et 2015), de moins en moins le sont par le rail : 56 milliards de tonnes-kilomètres en 1984, contre 34 milliards en 2015.

La situation n'est pas homogène en Europe. La carte satellitaire reproduite plus loin montre que le maillage ferré est le reflet des histoires et des politiques nationales. Certains pays recourent massivement au fret ferroviaire, tels la Lettonie (58,7% de part modale en 2014), la Suisse (48,5) et l'Autriche (43,6), tandis que d'autres ne connaissent pour le principal que le transport routier, tels l'Irlande (99), la Grèce (98,4), l'Espagne (94,8) ou le Portugal (93,5)¹⁷. Les cas suisse et autrichien sont intéressants, dans la mesure où ces pays connaissent un

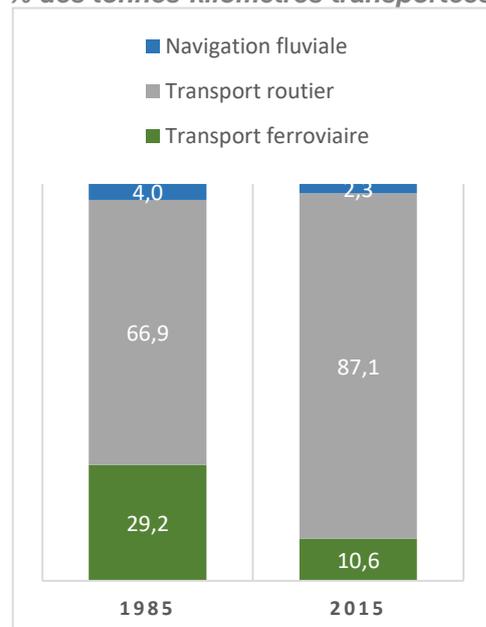
En 30 ans, près de 2 fois plus de marchandises transportées en France

Marchandises transportées (en Gt-km)



Mais 3 fois moins par le train

Part des modes de transport de marchandises (en % des tonnes-kilomètres transportées)



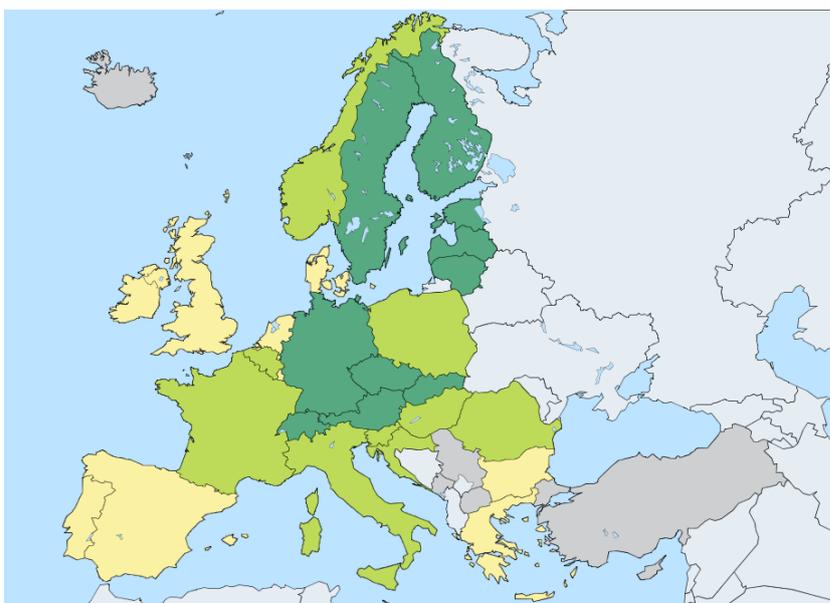
Sources : SoeS, CCTN 2015, hors oléoducs, y compris transit

¹⁷ Tous les chiffres sont issus d'Eurostat.

fort recours au fret ferroviaire, tout en étant des pays de montagne où la construction d'infrastructures ferroviaires est bien plus onéreuse qu'en plaine. Quelques pays connaissent un faible recours au rail et à la route parce qu'ils recourent au fluvial : c'est le cas des Pays-Bas (39% de part modale pour le fluvial) et dans une moindre mesure de la Roumanie et de la Belgique (20% environ).

Une grande diversité des situations en Europe...

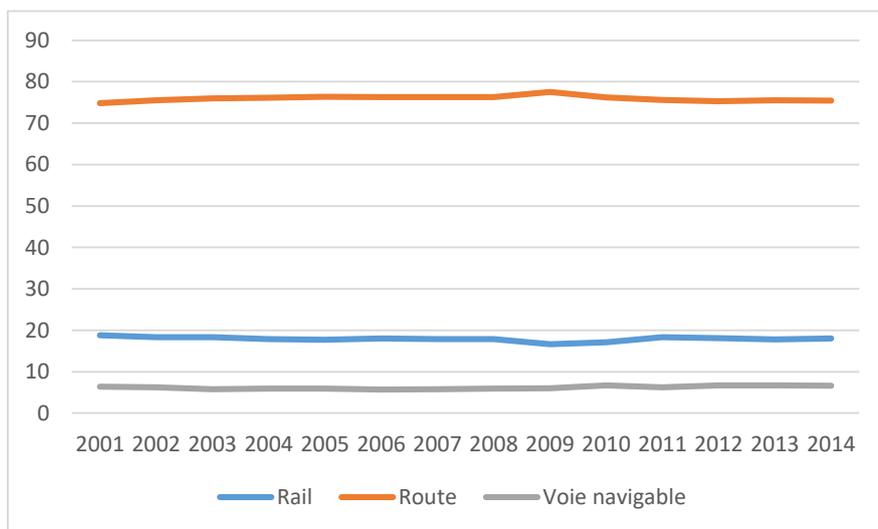
*Part modale du fret ferroviaire en Europe
(en % du total des tonnes-km de fret intérieur pour 2014)*



Données de 2014	
Légende	Cas
1 à 13,4	9
13,4 à 20,7	9
20,7 à 58,7	10
Données indisponibles	6

... Mais un statu quo autour de la domination du routier

*Répartition modale du transport de fret dans les 28 pays de l'Union européenne
(en % du total des tonnes-km de fret intérieur)*



Source : Eurostat

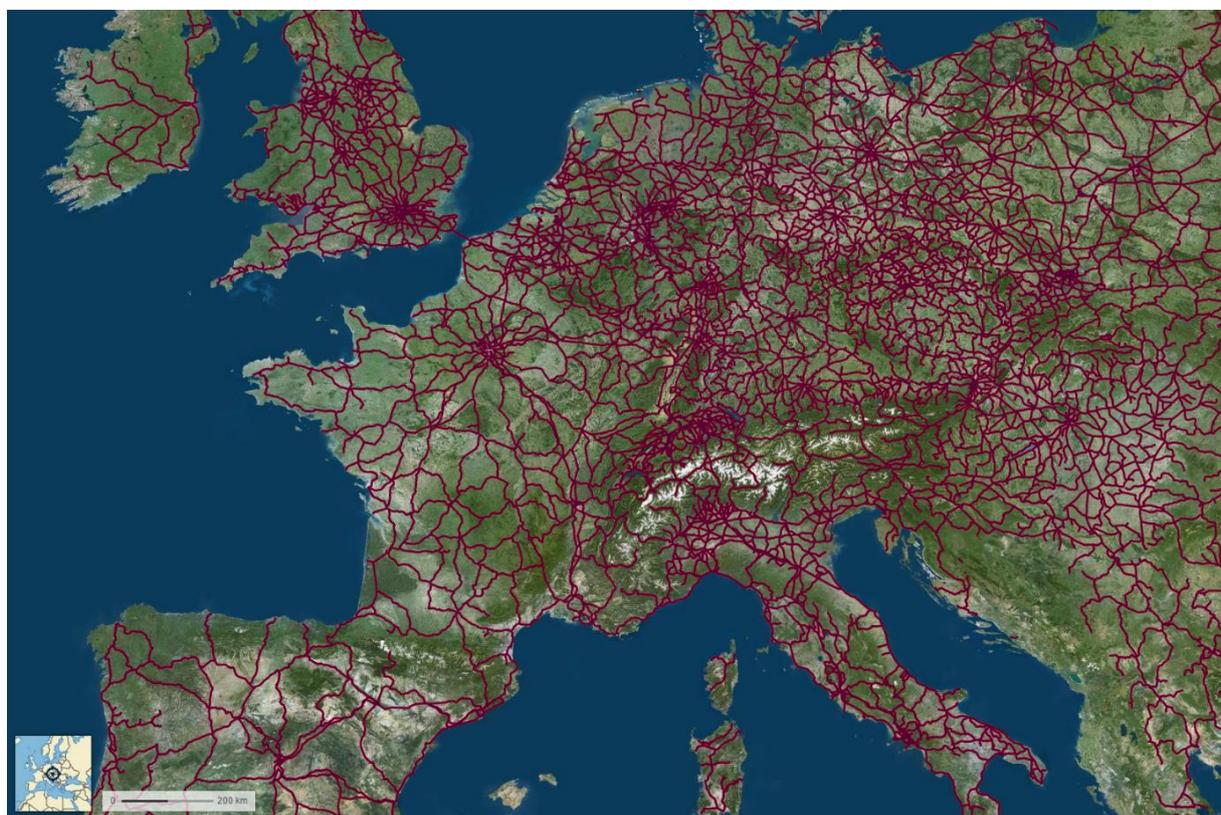
À l'échelle européenne, la route représente plus de 75% de part modale du fret, le rail 18% et les voies navigables un peu moins de 7% en 2014.

La France est donc en retrait en matière de report modal vers le rail, puisque les données Eurostat y mentionnent 80,1% pour la route¹⁸, 15,6% pour le rail et un peu plus de 4,3% pour le fluvial.

La France n'est pas le seul pays d'Europe à avoir vu baisser sa part modale de fret ferroviaire : 13 autres pays sont dans la même situation. Elle est toutefois le seul pays où transitent d'importants volumes par le rail à avoir connu une telle baisse. Deuxième pays de fret ferroviaire en volume en 2000, elle est désormais troisième (avec 32 217 millions de tonnes-kilomètres), derrière la Pologne et l'Allemagne.

De 2000 à 2014, alors que le fret ferroviaire baissait de 41,7% en France (en millions de tonnes-kilomètres), il augmentait de 1,8% dans l'UE à 28, en raison de l'évolution des deux pays principaux utilisateurs en volume du fret ferroviaire : l'Allemagne (142 582 millions de tonnes-kilomètres en 2014, +36,2% sur la période), et la Pologne (50 073 millions de tonnes-kilomètres), où le fret ferroviaire a bien plus modérément décliné qu'en France (-7,3%).

Le réseau ferroviaire français dans le réseau du continent



Source : © GEOPORTAIL, Planet Observer

¹⁸ À noter : les données Eurostat donnent pour la France une part modale du fret ferroviaire quelque peu supérieure à celle communiquée par le Ministère des transports dans le cadre des *Comptes transport*.

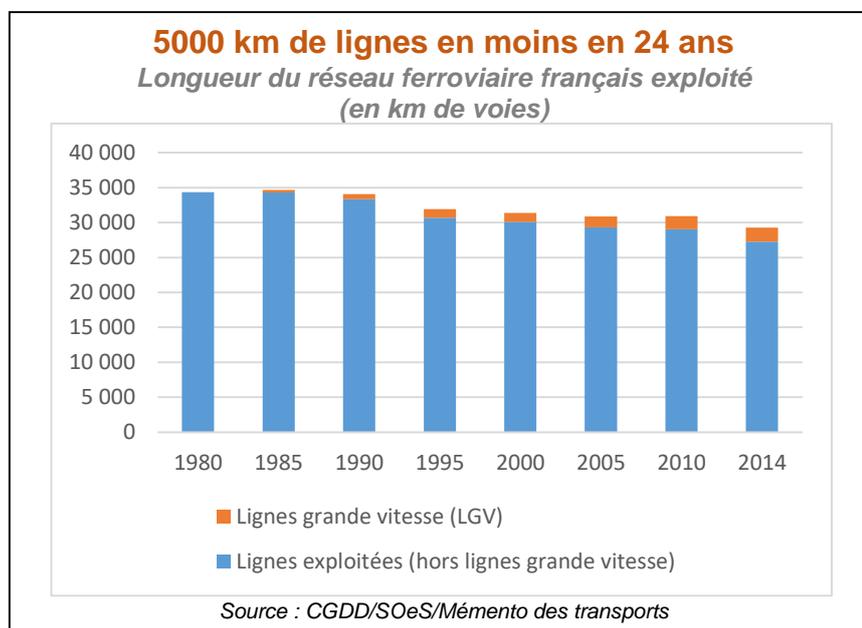
La déliquescence du réseau

En même temps que la part du rail dans le transport de marchandises s'est effondrée, le réseau ferroviaire s'est dégradé et a perdu de nombreuses fonctionnalités pour le fret.

1. La longueur du réseau a diminué. De 1980 à 2015, plus de 5 000 km de lignes ont cessé d'être exploitées, soit une baisse de 15%.

Les investissements dans les lignes à grande vitesse (2 000 km environ en 2014 pour un réseau de 29 273 km) expliquent pour partie cette baisse, dans la mesure où ils ont conduit à réduire les

investissements sur les autres lignes. 43% du réseau, qui totalise 51 217 km de voies principales, est aujourd'hui inexploité.



2. Le réseau s'est détérioré, faute d'investissements de maintenance suffisants pendant plus de 30 ans. Tandis que la SNCF renouvelait plus de 1 000 km de voies par an jusqu'au début des années 1980, ce chiffre a fortement baissé ensuite, pour atteindre 500 km en 2005. L'effort de renouvellement des voies et du ballast s'est ensuite accru, à la suite notamment de deux audits alarmants de l'École de polytechnique de Lausanne¹⁹, puis de l'accident de Brétigny-sur-Orge le 12 juillet 2013.

Il est toutefois impossible de rattraper en quelques années le retard de plusieurs décennies. L'état détérioré du réseau contraint aujourd'hui à réduire la vitesse des trains de fret et de voyageurs en de nombreux points du territoire et a atteint ses limites en matière de sécurité ferroviaire²⁰. Les travaux en cours perturbent par ailleurs la production et nuisent à l'attractivité du fret ferroviaire, puisqu'ils limitent les autorisations de circulation sur le réseau (les sillons) et génèrent des retards²¹.

¹⁹ Robert RIVIER, Yves PUTALLAZ, *Audit sur l'état du réseau ferré national français*, École polytechnique fédérale de Lausanne – LITEP, 2005, puis Yves PUTALLAZ, Panos TZIEROPOULOS, *Audit sur l'état du réseau (audit Rivier)*, 2012.

²⁰ Voir à ce propos sur Youtube le documentaire de Gilles BALBASTRE coproduit par le CER SNCF Nord-Pas-de-Calais et Émergences, *Vérités et mensonges sur la SNCF*, 2015.

²¹ Ainsi, sur la base de nos calculs et des données figurant dans l'avis du 10 février 2016 de l'ARAFER relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2017, 73% seulement des demandes de sillons-jours demandés ont obtenu une réponse positive ferme de 2012 à 2015 pour les sillons fret (contre 91,7% pour les sillons voyageurs).

**Triage de Somain (59) le 15 octobre 2015 :
Un train de marchandises déraile sur une voie vétuste**



Source : CE Fret

3. Les gares de triage ont vu leur nombre drastiquement réduit avec la suppression annoncée en 2007 de 262 d'entre elles. Ces gares sont indispensables au trafic fret en wagon isolé : sans elles, les trains de fret ne peuvent partir que par trains entiers et n'intéressent donc que les grandes industries. La dernière fermeture annoncée par la SNCF en février 2016 est celle de la gare de Somain. Elle ne doit pour l'instant son sursis qu'à un moratoire demandé par le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies à la direction de la SNCF. Ce moratoire a lui-même fait suite à une mobilisation de cheminots et d'élus locaux²².

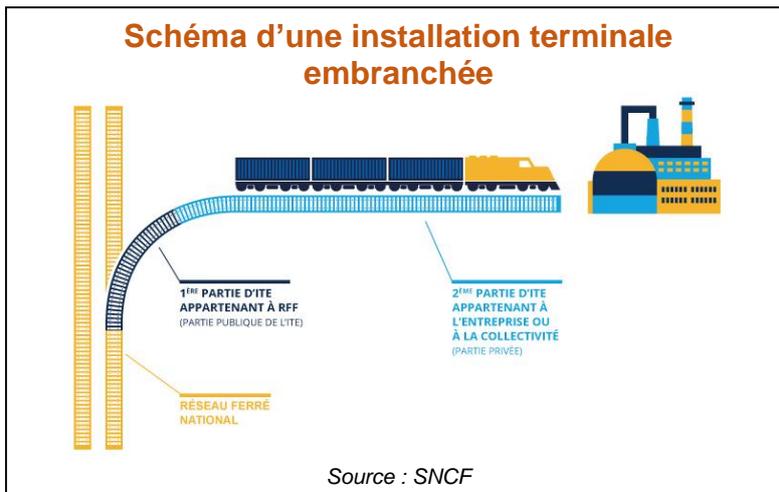
4. Le réseau capillaire est menacé. Ce réseau, constitué de lignes souvent à voie unique et en impasse, sert à desservir des sites particuliers. Il est indispensable au développement du fret ferroviaire, puisqu'il permet de réaliser le dernier kilomètre et de limiter les transferts d'un moyen de locomotion vers un autre, coûteux en logistique. Ce réseau représente environ 3200 km de lignes et 20% du trafic national (sous la forme principalement de produits agricoles et de produits d'extraction)²³. La SNCF s'apprête à fermer près de la moitié (1250 km) de ses lignes, au motif qu'elles ne sont pas exploitées, et au risque d'interdire tout retour du fret ferroviaire dans les localités qu'elles desservent. L'autre moitié est elle aussi menacée, à très court terme pour 450 km et de 2 à 4 ans pour 800 km, l'absence d'entretien pendant des années rendant aujourd'hui indispensables des réhabilitations onéreuses²⁴. Un plan de sauvegarde a été lancé fin 2014 pour 518 km de lignes seulement, soit 15% du total.

²² Voir page 35-36 de ce rapport.

²³ « Journée Objectif OFP », *L'Officiel des Transporteurs*, n° 2811, 11/12/2015.

²⁴ Vincent DUGUAY (SNCF Réseau), « La situation et l'évolution des voies capillaires et de service », diaporama présenté à l'occasion de la *Quatrième journée de rencontres et d'échanges sur les OFP*, 2014.

5. Le nombre de raccordement du réseau ferré national à des voies privées ou à usage privatif (via des installations terminales embranchées – ITE) a très fortement baissé. Il est passé de plus de 10 000 en 1974, à 8 000 en 1990, à 4 800 en 2002²⁵ pour s'établir à 1 400 aujourd'hui²⁶. Cette baisse est extrêmement dommageable, dans la mesure où la très grande majorité du trafic a pour origine ou pour destination une ITE. De même que la baisse de la longueur du réseau, la dégradation du réseau capillaire, la fermeture des triages, la baisse du nombre des ITE renvoie à une dégradation du maillage territorial du fret ferroviaire et donc à une baisse des trafics potentiels.



Le fret ferroviaire est socialement utile, et pourtant il meurt.

Comment en sommes-nous arrivés là ?

²⁵ Hubert HAENEL, François GERBAUD, *Fret ferroviaire français : la nouvelle bataille du rail*, La Documentation française, Collection des rapports officiels, mars 2003, p. 25.

²⁶ D'après le site Internet de SNCF Réseau.

CHANGEONS D'ÈRE !



Nos explications

La chute du fret ferroviaire français et la domination de la route dans le transport terrestre de marchandises s'expliquent par trois raisons principales :

1. La mondialisation néo-libérale exige la dérégulation du secteur des transports. Son objectif est de transporter les marchandises au plus bas prix, de façon à organiser la concurrence entre les pays, les individus et les territoires, et à capter les richesses produites pour le plus petit nombre.
2. Les autorités européennes et françaises accompagnent cette logique. Leur credo est la « concurrence libre et non faussée », nouvel eldorado de l'émancipation des peuples. Leurs politiques concrètes sont le soutien aux transporteurs routiers, la condamnation à mort des opérateurs publics de transport, le dumping social entre travailleurs européens et le laisser-aller en matière de protection de l'environnement.
3. Les dirigeants de la SNCF cherchent à faire de l'entreprise publique un groupe mondial de la logistique. Placés sur orbite néo-libéral, justifiant leurs rêves de puissance de l'impératif de s'adapter au monde tel qu'il va, ils préfèrent la route au train, le train privé au train public, quitte à voir se dégrader chaque jour un peu plus la part modale du fer dans le transport de marchandises.

1. Le néolibéralisme a besoin de déréguler les transports

Le transport de marchandises, levier de la mise en concurrence mondialisée

Sous l'effet des politiques néolibérales, la mondialisation a produit les délocalisations, la prolifération des paradis fiscaux, le chômage de masse, le démantèlement des politiques sociales et la privatisation des services publics, l'accroissement de la précarité et l'explosion des inégalités sociales.

Au cœur de la mondialisation néolibérale, les multinationales réalisent à elles seules près de deux tiers des échanges, sous forme d'exportations et d'échanges entre les sociétés-mères et leurs filiales. Leur modèle de production est fondé sur la dissémination planétaire des sites de fabrication, dans l'objectif d'organiser la concurrence entre territoires et d'encourager le dumping social, fiscal et environnemental.

La dissémination planétaire des sites de production a un corollaire :

l'augmentation des déplacements des marchandises. Le transport de marchandises « est l'un des piliers sur lesquels ont reposé les gains de productivité de ces dernières décennies dans l'industrie et la grande distribution. Les méthodes modernes de gestion ("zéro stock", "flux tendu", "juste à temps") multiplient les transports, qui suivent au plus près la production et la commercialisation des marchandises. Les économies de gestion des stocks découlent de la circulation de ce flux ininterrompu »²⁷. Pratiquement aucun secteur n'est épargné : l'agroalimentaire, l'informatique, le textile, etc.

Ces produits qui bouleversent le commerce mondial | Les Échos, 16/01/2013

« Prenez des cabosses de cacao de Côte d'Ivoire, du Ghana et du Nigeria, des noisettes de Turquie et du Piémont ; broyez le tout et mélangez-le à l'huile de palme de Malaisie ou de Papouasie-Nouvelle-Guinée ; ajoutez-y du sucre français, du lait de Belgique et de France, un peu de lécithine de soja, quelques arômes et vous obtiendrez la pâte à tartiner Nutella, dont un tiers de la production est assurée par l'usine de Villers-Ecalles, en Normandie. Prenez un fuselage provenant en partie d'Italie, du Japon et des États-Unis ; collez-y des ailes fabriquées au Japon, en Corée et en Australie, des roues et des moteurs de Grande-Bretagne ; posez des portes d'entrée voyageurs françaises et des portes de soutes à bagages suédoises ; vous vous approchez du Boeing 787 Dreamliner. Au total, Boeing a recours à plus de 28 000 fournisseurs employant plus de 1,2 million de personnes. Maintenant, prenez un écran tactile en provenance du Japon, tout comme la mémoire flash, les transistors et la batterie, ajoutez-y une mémoire DRAM coréenne, des bandes de base et des émetteurs-receveurs allemands, un logiciel conçu en Grande-Bretagne, assemblez le tout en Chine et vous aurez un iPhone. »

²⁷ ATTAC, *Transport, énergie et effet de serre : l'impasse néo-libérale*, janvier 2008.

Privatisation des profits, socialisation des pertes

Ce modèle de production est rendu possible par le coût dérisoire du transport maritime. C'est ce mode de transport que les marchandises empruntent massivement. Ainsi que s'en félicite l'organisation patronale française du secteur, « le coût moyen pour acheminer de l'Asie vers l'Europe 20 tonnes de marchandises dans un conteneur de 20 pieds est pratiquement équivalent au prix d'un billet d'avion en classe économique – pour un seul passager – sur le même parcours »²⁸. Ces coûts reposent principalement sur deux piliers : les paradis fiscaux, qui offrent une domiciliation à des sociétés écrans et les pavillons « économiques », qui permettent de recruter du personnel sous-payé avec des droits sociaux au rabais.

La part dérisoire du coût du transport maritime dans le prix final du produit

- 1,4% pour un téléviseur
- 0,75% pour un lecteur DVD
- 0,6% un aspirateur
- 1% pour le café
- 1,6% pour les biscuits
- 1% pour la bière

Les mêmes logiques de mise en concurrence des territoires et de moins-disant social et environnemental s'appliquent sur terre, par le biais du transport routier et de ses chauffeurs devenus esclaves modernes de la mondialisation. Les mêmes tendances sont à l'œuvre dans le transport de voyageurs, avec les politiques de privatisation des compagnies aériennes nationales, l'ouverture forcée à la concurrence des réseaux ferroviaires publics et l'introduction du *low cost*.

Ce système est écologiquement et socialement destructeur.

Socialement, puisqu'il consiste en un nivellement systématique des droits sociaux par le bas. Écologiquement, puisqu'il s'appuie sur la quasi-gratuité, pour les chargeurs et les transporteurs, des incidences du transport sur l'environnement et les populations.

Aux uns le droit de polluer et de capter les richesses et à la collectivité la prise en charge financière des conséquences de la prédation.

²⁸ Armateurs de France, document de communication « 90 % des marchandises transportées dans le monde empruntent le mode maritime ».

2. Les politiques publiques sont néolibérales

La mise en concurrence mondialisée n'est pas uniquement la conséquence des stratégies des firmes : elle est aussi le résultat des politiques publiques qui les rendent possibles.

Les entrepreneurs routiers sont sympas

Les politiques publiques en matière de transport terrestre de marchandises favorisent systématiquement la route.

1. Tandis que les transports routiers ne paient pratiquement pas la construction des infrastructures, le mode ferroviaire doit s'en acquitter quasi-intégralement. Les routes sont principalement construites grâce à des fonds publics, autrement dit par le contribuable. Pour le ferroviaire, en revanche, la construction et la maintenance de l'infrastructure revient au transporteur, autrement dit à la SNCF majoritairement.

2. Le mode routier ne paie qu'une partie seulement des coûts d'usage de l'infrastructure, puisque les péages ne concernent que les autoroutes, et non les routes nationales. En comparaison, le ferroviaire doit s'acquitter de péages qui contribuent à près de 50% du financement de SNCF Réseau, l'établissement de la SNCF en charge de l'infrastructure. Les montants des péages ferroviaires ont littéralement explosé ces dernières années : +11% en 2010,

Abandon de l'éco-taxe : une leçon de courage politique ?

À l'occasion du Grenelle de l'environnement de 2007, toutes les parties prenantes avaient convenu de la nécessité de redonner de la compétitivité au mode ferroviaire en instaurant une éco-redevance kilométrique pour les poids lourds sur le réseau routier non concédé. Une telle taxe est en vigueur depuis 2005 en Allemagne (LKW-Maut), où elle rapporte en moyenne plus de 4 milliards d'euros par an à l'État. Le produit de l'écotaxe française était nettement plus modeste, puisque les estimations les plus optimistes envisageaient des recettes à hauteur de 1,2 milliards d'euros. Ce montant n'était pas de nature à réduire de façon significative l'écart entre la route et le fer. Il permettait toutefois d'alimenter le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF) et de contribuer à la régénération du réseau ferroviaire. Il a suffi du lobbying routier et du mouvement dit des « bonnets rouges » pour obtenir son abandon gouvernemental en 2014. En comptant l'indemnisation d'Ecomouv', la société privée chargée par l'État de la collecte de l'écotaxe, cet abandon aura coûté pas moins de 968 millions d'euros d'argent public¹... A quoi il faut ajouter les cadeaux fiscaux dont les transporteurs routiers ont bénéficié dès 2009 (réduction de la taxe à l'essieu, augmentation du dégrèvement des taxes sur le gasoil, autorisation des 44 tonnes...) en anticipation de sa mise en place.

+11,7 en 2011, +6,3% en 2016. Cette dépense représente 9% environ du chiffre d'affaires de Fret SNCF en 2015.

3. Contrairement à la route, le mode ferroviaire doit supporter les charges de la dette du système, alors même que cette dernière correspond aux critères de la dette publique²⁹... et devrait donc être prise en charge par l'État. Lors de la réunification, l'État allemand a repris à son compte la totalité de la dette de la *Deutsche Bahn*. En France, la seule charge des intérêts de la dette s'élève à 1,5 milliard d'euros par an. Ce sont autant d'investissements perdus par ce biais, notamment dans la régénération du réseau. Rappelons d'ailleurs que si l'État avait financé les lignes à grande vitesse, le budget de la SNCF serait aujourd'hui à l'équilibre.

4. Depuis 2013, l'État autorise les véhicules de 44 tonnes à 5 essieux à circuler en France. Cette décision aggrave l'écart de compétitivité entre le rail et la route, dans la mesure où l'avantage du fret ferroviaire repose essentiellement sur la masse à transporter. Elle revient de nouveau à faire payer le contribuable, puisqu'un « poids lourd de 44 tonnes produit une usure équivalente à 2 poids lourds de 40 tonnes pour une route à fort trafic (surcoût d'entretien de 2 %), avec un impact majoré sur les routes à faible trafic (+4 %) », et un coût pour la collectivité estimé entre 414 M€ et 507 M€³⁰.



Crédit photo : CE Fret SNCF

5. Les transporteurs routiers bénéficient d'un cadeau fiscal par le biais du différentiel de taxation entre l'essence et le gazole. Selon la direction générale des douanes et

des droits indirects, la perte de recettes fiscales s'élevait en 2011, tous utilisateurs confondus, à 6,9 Md€³¹. Si l'on considère qu'en 2015, 45% du gazole consommé l'a été pour le transport routier (51% pour les transports individuels et 0,4% pour le transport ferroviaire), c'est 45% du cadeau fiscal lié à la différence de taxation entre l'essence et le gazole qui va aux transporteurs routiers. À quoi s'ajoutent les exonérations de TICPE dont bénéficient par ailleurs ces mêmes transporteurs !

6. Pour le plus grand profit des grands groupes de transport routier, la réglementation européenne a organisé un dumping social entre travailleurs européens, au prétexte de concurrence libre et non faussée. L'un des leviers en est le cabotage : un transporteur étranger livrant en France peut effectuer, dans la foulée de cette livraison, trois opérations sur le sol national aux conditions financières de son

²⁹ Comme le soulignait la Cour des comptes dans son rapport, *Le réseau ferroviaire : une réforme inachevée, une stratégie incertaine*, 2008.

³⁰ DGITM, *Rapport au Parlement sur les enjeux et les impacts relatifs à la généralisation de l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes*, 2011, p. 6.

³¹ Voir à ce propos Cour des comptes, *Référé sur les dépenses fiscales rattachées à la mission écologie, aménagement et développement durables relatives à l'énergie*, 2012.

point de départ. Ainsi, un camion roumain, après avoir déchargé en France, peut fournir trois prestations aux conditions tarifaires de Roumanie. Des bourses électroniques (telles Téléroute, B2Pweb, Wtransnet, TimoCom...) se sont créées pour récupérer ce marché. Les grands groupes de transport y trouvent leur intérêt, puisqu'un chauffeur français coûte 46 000 euros par an, contre 26 000 pour un Espagnol de la filière *low cost* et 20 000 pour un Polonais. Ils ont même usé et abusé de ces autorisations, à l'exemple du groupe Norbert Dentressangle, qui a créé deux entités situées en Pologne et en Roumanie (d'environ 1400 salariés répartis sur les deux sites), afin de tirer le meilleur parti, à l'échelle européenne, des différences de coûts au sein de l'Union³².

Le fret ferroviaire français, dans ses conditions, ne peut pas lutter. Le fret routier français non plus, d'ailleurs, ainsi qu'en atteste son effondrement : il est passé de 50% de parts de marché européen en 1999 à 10% dix ans plus tard et 21 000 emplois ont été supprimés dans l'intervalle³³.

L'urgence devenant trop criante, le gouvernement français (comme le gouvernement allemand avant lui) oblige depuis le 1^{er} juillet 2016 les transporteurs routiers internationaux à appliquer le SMIC pour leurs salariés détachés dès leur entrée sur le territoire. Les cotisations sociales à acquitter demeurent toutefois celles du pays d'origine, ce qui continue à favoriser le dumping social.

Il semble improbable que la mesure soit réellement respectée, dans un contexte de recul des moyens de contrôle de l'État, avec des centaines de milliers de camions circulant chaque année sur les routes et des entorses massives à la réglementation applicable. Une récente opération de contrôle la nuit du 16 octobre 2016 en Ile-de-France donne une idée de l'ampleur de la fraude : pour 27 véhicules contrôlés, dont 26 immatriculés hors de France, les services de l'État ont relevé pas moins de 18 infractions, dont 10 relatives à la « concurrence déloyale » (irrespect du repos réglementaire en cabine, cabotage irrégulier, attestation de détachement non conforme ou non fournie)³⁴.

Le plus extraordinaire reste que le SMIC routier paraît encore trop excessif à la Commission Européenne, qui a décidé en juin 2016 d'entamer des procédures contre la France, au motif qu'elle restreint « de manière disproportionnée la libre prestation des services et la libre circulation des marchandises »³⁵.

La concurrence, c'est l'avenir radieux du chemin de fer

Les politiques de dérégulation ne se sont pas limitées au seul mode routier. L'aérien a été dérégulé en premier – au début des années 1980 aux États-Unis, une décennie plus tard en Europe. Les résultats sont connus : destruction massive d'emploi dans les

³² Rapport d'information du sénateur Éric Bocquet, *Le droit en soute ? Le dumping social dans les transports européens*, 2014, p. 15, 22.

³³ *Le droit en soute*, p. 22.

³⁴ « Opération de contrôles coordonnés en faveur d'une concurrence loyale dans le transport routier de marchandises, 10 infractions sanctionnées en 4 heures », *Communiqué de presse de la préfecture de Paris et d'Ile-de-France*, 21 octobre 2016.

³⁵ « Transports : La Commission entame des procédures contre l'application systématique des législations française et allemande sur le salaire minimum dans le secteur des transport », http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2101_fr.htm

grandes compagnies nationales ; création des compagnies *low cost* qui ont abaissé la qualité de service rendu aux usagers et dégradé comme jamais les conditions de travail des personnels.

Il fallait, dans l'esprit des dirigeants européens, que le ferroviaire emprunte le même chemin. La direction 91/440 de 1991 a d'abord exigé la séparation des infrastructures et de l'exploitation des trains, dans le but de préparer l'ouverture à la concurrence (avec la naissance catastrophique de Réseau ferré de France – RFF, sur laquelle le législateur est revenu en 2014). La Commission européenne a poursuivi ensuite son objectif d'ouverture à la concurrence en trois étapes : directive de 2001 sur l'ouverture dès 2003 du trafic marchandises international ; directive de 2004 sur l'ouverture début 2007 de tout le trafic fret, directive de 2007 sur l'ouverture du trafic voyageurs international pour 2010 avec la possibilité de cabotage. Le calendrier actuel prévoit une ouverture à la concurrence en 2020 pour les TGV et en 2024 pour les trains conventionnés (TER et TET).

Le fret a été le premier ouvert à la concurrence, dès le 31 mars 2006, parce qu'il ne vote pas, contrairement au voyageur.

A l'occasion des débats parlementaires sur la libéralisation du fret, la majorité d'alors l'a présentée comme un moyen de relancer le secteur et la SNCF.

Dix ans plus tard, les résultats sont là : ils ne sont pas bons.

1. L'ouverture à la concurrence n'a pas augmenté la part modale du fret ferroviaire. Elle n'a pas réduit le transport routier de marchandises. Ainsi que l'indiquait la directrice du pôle TFMM de

SNCF Logistics, Mme Sylvie Charles, en 2014, « l'ouverture à la concurrence a permis aux nouveaux entrants de prendre 35 % du marché. Cependant, plus de 95 % des trafics étaient déjà opérés en ferroviaire. L'ouverture ne s'est accompagnée d'à peu près aucun report modal »³⁶. Son principal effet a été de concurrencer la SNCF sur des liaisons déjà assurées et en priorité sur les plus rentables, ce qui par ricochet interdit désormais la péréquation entre les trafics lucratifs et ceux qui le sont moins.

Pour vivre heureux, soyons libéraux...

Extraits des débats parlementaires sur la libéralisation du fret

« Il faut voir dans la libéralisation du fret une opportunité de développement pour la SNCF » (Robert Lamy, député).

« En procédant ainsi, nous nous donnons les moyens de sauver le fret ferroviaire. [...] Nous n'obtiendrons pas un report modal en restant en situation de monopole. La pratique l'a clairement montré. Demander le maintien du statu quo, c'est vouloir la perte, année après année, de parts du marché du fret. C'est contraire à l'intérêt général et à celui de la SNCF. [...] La concurrence permettra d'améliorer la qualité de service tout en réduisant les coûts pour les chargeurs. Toute la chaîne du transport sera alors plus compétitive » (Christian Philip, député).

« Cette évolution s'inscrit dans l'orientation voulue par le Gouvernement vers une politique dynamique et modernisée des investissements au service de l'emploi et de la croissance » (Dominique Perben, ministre).

« À travers les aménagements que nous mettons en place, [nous pourrions ainsi] donner un coup de fouet au développement du fret ferroviaire et fluvial et ainsi alléger le trafic routier » (Charles Revet, sénateur).

« Aujourd'hui, il est démontré que, partout où il y a de la concurrence, cela marche mieux. Mieux encore, partout où il n'y a pas de concurrence, cela marche moins bien ! C'est prouvé [...] » (Bruno Sido, sénateur).

³⁶ « Fret SNCF est bien sur la voie du redressement », *L'Officiel des Transporteurs*, n°2722 du 24/01/2014.

2. L'ouverture à la concurrence n'a pas fait la preuve de sa rentabilité. Comme le faisait remarquer l'AFRA, association patronale du secteur, en avril 2015³⁷, les entreprises ferroviaires de fret sont dans une « situation relativement fragile ».

Ces entreprises sont aujourd'hui 20 (avec la SNCF) à se disputer un marché national en perte de vitesse. S'ajoutent également une douzaine d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) dont l'émergence traduit un désengagement de la SNCF sur le marché de la courte distance.

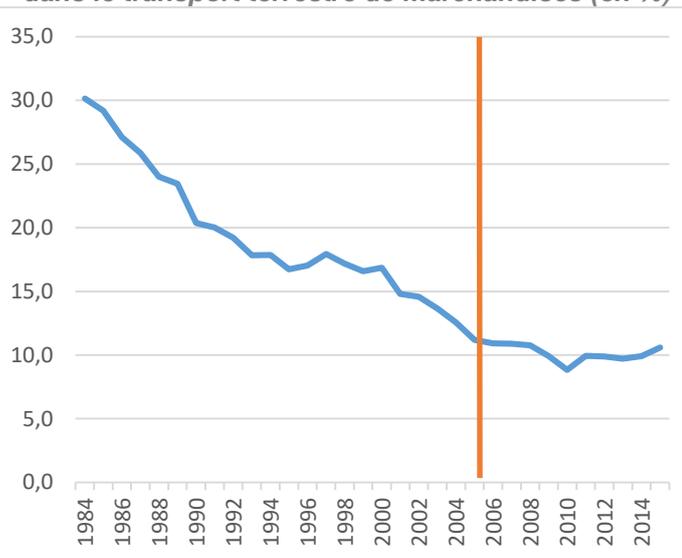
3 opérateurs appartiennent à la SNCF : Fret SNCF, VFLI et Captrain Italian SRL.

Les autres sont des filiales de grandes compagnies européennes (DB, SCNB, etc.) et des entreprises de maintenance proposant un service de fret (Vinci, Bouygues, etc.).

En 10 ans d'ouverture à la concurrence, les nouveaux entrants ont pris 39% du trafic total à la SNCF³⁸, mais seule une entreprise paraît en tirer avantage : VFLI, justement, filiale privée de la SNCF. Par comparaison avec les autres opérateurs privés, VFLI bénéficie de l'accès facilité au marché que lui confère le poids du groupe SNCF. Par comparaison avec l'opérateur public de la SNCF, Fret SNCF, VFLI peut s'appuyer sur les conditions d'emploi de ses salariés, qui sont moins favorables que celles de la SNCF parce que relevant du droit privé.

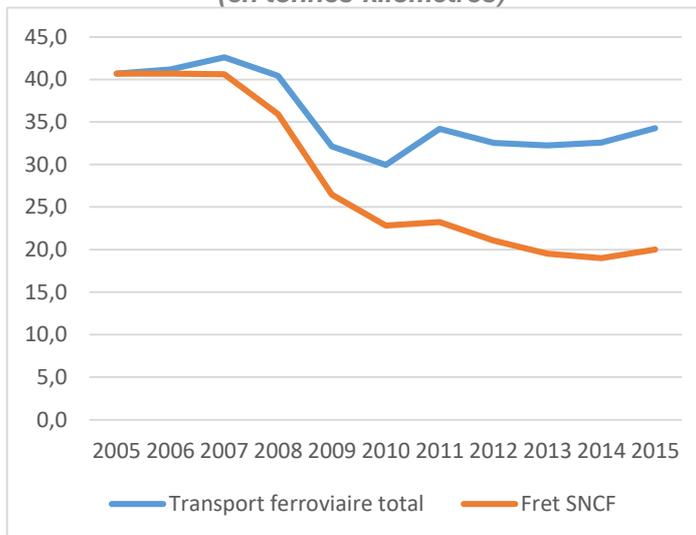
La libéralisation de 2006 n'a pas enrayeré le déclin du train sur le long terme...

Part modale du fret ferroviaire dans le transport terrestre de marchandises (en %)



... Elle a en revanche favorisé le déclin de l'opérateur public, Fret SNCF

Évolution comparée du trafic ferroviaire total et de la part assurée par Fret SNCF (en tonnes-kilomètres)



Sources : SOeS d'après Eurostat, DGEC, VNF, hors oléoducs, y compris transit ; données SNCF

³⁷ Communiqué de presse de l'AFRA, <http://www.assorail.fr/actualites/fret-ferroviaire/les-operateurs-de-fret-ferroviaire-dans-une-situation-financiere-fragile>

³⁸ Les comptes des transports en 2015, 2016, p.108.

3. Les conditions d'emploi et de travail des salariés du secteur se sont dégradées, puisqu'ils sont passés du statut de cheminots SNCF à celui de salariés relevant d'accords de la branche du transport ferroviaire privé, bien moins favorables aux salariés et leviers de l'intensification du travail³⁹. Le patronat du secteur va d'ailleurs un peu vite en besogne lorsqu'il s'auto-félicite d'avoir créé près de 2 500 emplois en moins de 10 ans⁴⁰ : il oublie au passage les plus de 7 500 postes qui ont été supprimés à Fret SNCF en 8 ans (2009-2016) seulement.

Le transport durable peut bien attendre

1. Pour le fret ferroviaire, les espoirs nés en 2007-2008 du Grenelle de l'environnement sont des espoirs douchés. Tout avait pourtant bien commencé, avec un engagement pour le fret ferroviaire présenté en Conseil des ministres le 16 septembre 2009. 7 ans plus tard, sur les 8 engagements, 2 seulement ont été partiellement respectés. La modernisation de la gestion des sillons par RFF (désormais SNCF Réseau) a été quelque peu améliorée, mais les résultats demeurent largement perfectibles. Les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ont connu un relatif développement, mais aucun n'a fait la preuve de sa viabilité économique, ni n'a joué un rôle dans le développement du trafic. S'agissant des autoroutes de fret, rien n'a été véritablement mis en œuvre ; l'aide massive promise au transport combiné n'a pas été fournie ; le développement du fret à grande vitesse est resté lettre morte ; la priorisation du fret a été remise au placard, la suppression des goulets d'étranglement également, etc.

Les 8 axes de l'engagement national pour le fret ferroviaire de 2009 aujourd'hui

1. Créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées en France afin de mettre des camions sur les trains	Non tenu
2. Aider massivement le développement du transport combiné afin de mettre plus de conteneurs sur les trains	Non tenu
3. Développer les opérateurs ferroviaires de proximité : créer des PME ferroviaires pour desservir les territoires et les zones portuaires avec des organisations légères et adaptées	Doit faire ses preuves
4. Développer le fret ferroviaire à grande vitesse entre les aéroports : utilisation des lignes à grande vitesse en dehors des heures de pointes pour le transport de marchandises	Non tenu
5. Créer un réseau à priorité d'utilisation fret, dit réseau orienté fret (ROF)	Non tenu
6. Supprimer les goulets d'étranglement, notamment pour l'agglomération lyonnaise et entre Nîmes et Montpellier, principaux points de congestion du réseau ferré national	Non tenu
7. Améliorer la desserte ferroviaire des grands ports français, condition essentielle à leur développement, sources importantes de fret massifié	Non tenu
8. Moderniser la gestion des sillons (amélioration des temps de parcours et du respect des horaires des trains de fret) et traiter le fret comme une priorité	Peut mieux faire

³⁹ Marnix DRESSEN, « Ouverture du marché du fret ferroviaire. Du statut du cheminot à son refolement ? », dans S. HAZOUARD (dir.), *Relations sociales dans les services d'intérêt général : une comparaison France-Allemagne*, Cergy-Pontoise, CIRAC, Coll. Travaux et documents du CIRAC, 2011, p. 171-194.

⁴⁰ Communiqué de presse de l'AFRA, déjà cité.

2. La loi sur la transition énergétique du 17 août 2015 n'est en rien une avancée pour le fret ferroviaire. Elle ne dit rien du report modal. Elle s'est principalement focalisée sur l'efficacité énergétique des véhicules individuels et sur le développement des bus et des voitures électriques. Le véhicule électrique pourtant n'est pas encore la panacée. Sa fabrication reste très polluante (en particulier la batterie), si bien que son utilisation doit ensuite être intensive pour que son empreinte écologique soit réellement moins forte que celle d'un véhicule thermique⁴¹.

3. Quant à la Conférence de Paris de 2015 sur le climat (COP21), il est possible de se féliciter qu'elle ait abouti à un accord signé par plus de 170 pays dans le but de lutter contre le réchauffement climatique. Il faut aussi constater que la montagne a globalement accouché d'une souris. D'une part parce que les engagements pris n'ont aucune portée contraignante. D'autre part parce que les transports, en particulier aériens et maritimes, n'ont pas été pris en compte dans les objectifs, alors même qu'ils sont les principaux émetteurs de gaz à effet de serre. En ne touchant ni à l'aérien, ni au transport maritime, l'objectif a été de ne pas toucher au modèle de production des firmes multinationales et ainsi d'entretenir le dumping social mondial sur lequel le néolibéralisme fait ses profits.

L'endettement programmé du fret ferroviaire public

2013-2016 | Les grandes pages de l'histoire du fret ferroviaire n'auront pas été écrites

Le Gouvernement a lancé en septembre 2013 une série de conférences autour du fret ferroviaire. En février 2014, à l'issue de la 2^e conférence, aucun engagement financier n'avait encore été pris, et sur 8 mesures, pas moins de 5 ont consisté en la création d'instances, de groupes de réflexion, d'observatoires de la performance des sillons fret et autres comités de suivi... Les 3^e et 4^e conférences de décembre 2014 et septembre 2015 ne figureront pas non plus au chapitre des grandes pages de l'histoire du transport français : selon le Ministère, c'est principalement de l'amélioration de la qualité de service du fret ferroviaire que reposera demain son attractivité... mais sans doute pas d'une politique de rééquilibrage du coût comparé de l'usage de la route et du rail. La 5^e conférence d'octobre 2016 traduit quant à elle la volonté de l'État de se désengager le plus rapidement possible du fret ferroviaire public, via le transfert des lignes capillaires fret aux collectivités territoriales, et rien moins qu'une augmentation des péages (+4,6% par an au-delà de l'inflation ferroviaire pendant 10 ans), qui va avoir pour effet d'améliorer encore le coût comparatif de la route.

Faute de volonté politique de faire payer le juste coût du transport aux chargeurs et aux transporteurs routiers, en lieu et place de la collectivité, le fret ferroviaire français s'écroule... et les plans de relance se succèdent : plan Véron en 2003, plan Marembaud en 2007, plan fret SNCF 2009, engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF) en 2009... Ces plans ont tous été aussi inefficaces les uns que les autres, puisqu'ils ne se sont pas attaqués à la racine du problème, ou alors n'ont même pas été mis en œuvre.

Ces plans ont surtout servi à pénétrer les esprits de l'idée que le fret ferroviaire public manque de compétitivité, que les cheminots ne savent pas s'adapter aux réalités de notre temps, en bref que le fret ferroviaire public est condamné. La preuve par a + b de cette mort annoncée est la dette de Fret SNCF. Cette dette a augmenté de 2 121 M€ à 4 024 M€ de 2009 à 2015. Elle représente en 2015 52% de la dette de SNCF Mobilités,

⁴¹ ADEME, *Élaboration selon les principes des ACV des bilans énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et des autres impacts environnementaux induits par l'ensemble des filières de véhicules électriques et de véhicules thermiques*, Gingko21 et PE international, 2013 et *Les potentiels du véhicule électrique*, 2016.

l'établissement public dont relève Fret SNCF. Elle devrait de nouveau augmenter de 239 M€ en 2016. Elle s'accroît principalement désormais en raison de ses propres frais financiers, et menace la pérennité de Fret SNCF, dont les capitaux propres sont structurellement négatifs.

Que cette dette soit réelle ne signifie pas que son origine doit être recherchée dans une soi-disant inadaptation du fret ferroviaire public au monde moderne. « Qui veut tuer son chien l'accuse de la rage », dit le proverbe. Qui veut faire mourir le fret ferroviaire public l'accuse d'être endetté, en faisant oublier que la dette lui a été largement inoculée !

Cette dette est en effet liée à une série de décisions politiques. Deux décisions en particulier se sont avérées destructrices.

La première décision est datée du 5 mars 2005. Il s'agit de la décision de la Commission européenne autorisant le versement d'une aide d'État de 1,5 Md€⁴² à Fret SNCF menacé par la concurrence de la route. Les conditions posées par la Commission ont été drastiques :

- Ouverture anticipée du marché français de fret ferroviaire au 31 mars 2006 au lieu du 1^{er} janvier 2007 ;
- Réduction des activités de Fret SNCF (en termes de nombre de km-trains, de nombre de locomotives, du nombre de trafics, etc.) pour permettre l'implantation de concurrents ;
- Cessions d'actifs jugés non stratégiques ;
- Coupes budgétaires dans l'outil de production ;
- Mise en place de mécanismes de compensation interne pour que Fret SNCF ne bénéficie pas des conditions de financement liées au statut d'établissement public de la SNCF, mais acquitte en définitive des frais financiers élevés ;
- Interdiction de toute nouvelle aide de la puissance publique pendant dix ans à la SNCF tant que Fret SNCF n'aura pas été doté du statut de société anonyme⁴³.

Fret SNCF doit perdre des parts de marché

Extraits de la décision « Aide d'État n°386 / 2004 – France / Aide à la restructuration à Fret SNCF » de la Commission européenne du 2 mars 2005

Les passages entre crochets ne sont pas rendus publics par la Commission européenne, au titre du secret des affaires.

« 2.11 Les mesures de réduction d'activité

93. Les autorités françaises se sont engagées à un retrait de Fret SNCF à hauteur de [...] de son activité. Comme relevé précédemment, les résultats de l'année 2004 reflètent effectivement cette orientation.

94. Sur la durée du plan, il est prévu que l'ensemble des mesures conduise à :

- une réduction de [...] du nombre de kilomètres trains (et donc du nombre de sillons utilisés par Fret SNCF, qui seront remis à disposition des concurrents par le gestionnaire d'infrastructure) ;
- une réduction de [...] du nombre de locomotives (soit environ [...]) entre 2004 – 2006 ;
- une réduction de [...] du nombre de wagons utilisés (soit environ [...]) entre 2004 et 2006 ;
- une réduction de [...] des volumes de trafic, qui passeront de 47,5 GTK à [...] GTK au cours des années 2004 à 2006.

95. En 2004, l'effectif de Fret SNCF a diminué de 1400 personnes, soit près de 10% en un an, dont 850 sous forme de départs de la SNCF et 550 sous forme de reclassements au sein de la SNCF.

96. Le rythme d'adaptation de l'emploi sera comparable en 2005 et 2006, ce qui se traduira, sur l'ensemble du plan, par une diminution de l'effectif de Fret SNCF de près de [...]. »

⁴² Cette aide a finalement été de 1,4 Md € (700 M€ de l'État et 700 M€ de la SNCF).

⁴³ Selon le paragraphe 194 de la décision : « La Commission a indiqué précédemment que, dans la présente situation, le principe de l'aide unique s'appliquera à l'entreprise dans son ensemble aussi longtemps que les activités de fret et de transport de voyageurs n'auront pas été séparées juridiquement. À cet égard, les autorités françaises se sont engagées à ce que ce principe, qui interdit de verser de nouvelles aides à la restructuration dans

La seconde décision a été celle du gouvernement français d'accepter ces contreparties.

Alors que Fret SNCF était déjà en difficulté, il lui a ainsi été demandé de perdre davantage de parts de marché, pour faire place aux concurrents. Dans un contexte de déréglementation du transport routier européen, cela revenait à exiger du fret ferroviaire public qu'il se tire une balle dans le pied, en le conduisant fatalement à l'impasse financière.

les dix années suivant la fin de la période de restructuration, s'applique à l'ensemble de la SNCF tant que Fret SNCF n'aura pas été doté du statut de société anonyme. »

3. La SNCF préfère le chiffre d'affaires au service public ferroviaire

Les politiques néolibérales européennes ont voulu la mort du fret ferroviaire public, et la direction de la SNCF leur a emboité le pas. Depuis plus d'une décennie, celle-ci s'est engagée dans une course à la baisse des coûts (moins d'équipements, moins d'infrastructures, moins d'agents, etc.). Son objectif a été d'anticiper la baisse du chiffre d'affaires liée à l'exigence européenne de céder des parts de marché à la concurrence. Elle s'est aussi organisée pour que Fret SNCF soit concurrencé, en interne, sur la route via Geodis, et sur le rail via VFLI, une filiale de droit privé.

Cette politique de déclin du fret ferroviaire public se révèle aujourd'hui conforme à ce que les syndicats de l'entreprise prédisaient : elle est mortifère, tant pour l'opérateur public que pour le développement du fret ferroviaire français. Quand il n'y a plus rien à vendre, il ne faut pas s'étonner que personne n'achète.

Le fret ferroviaire public est aujourd'hui à la croisée des chemins.

En mars 2005, nous l'avons dit, la Commission européenne autorisait une aide publique à Fret SNCF, moyennant son retrait du marché et l'interdiction de toute nouvelle aide pendant dix ans, tant que l'opérateur public n'aura pas été transformé en société anonyme. Ce délai est désormais dépassé, et la dette de Fret SNCF est toujours là pour affirmer devant l'opinion que le fret public est condamné. Grand est donc le risque qu'il soit privatisé.

A moins de sauver dès maintenant le fret public, seuls les trafics les plus rentables seront demain assurés, la circulation et la pollution routières vont continuer à augmenter et toute politique d'aménagement du territoire par le fer sera d'avance condamnée.

La sauvegarde du fret ferré public ne viendra sans doute pas de la SNCF, dont la direction se soucie bien davantage maintenant de son chiffre d'affaires que des missions de service public de l'entreprise.

La casse de Fret SNCF

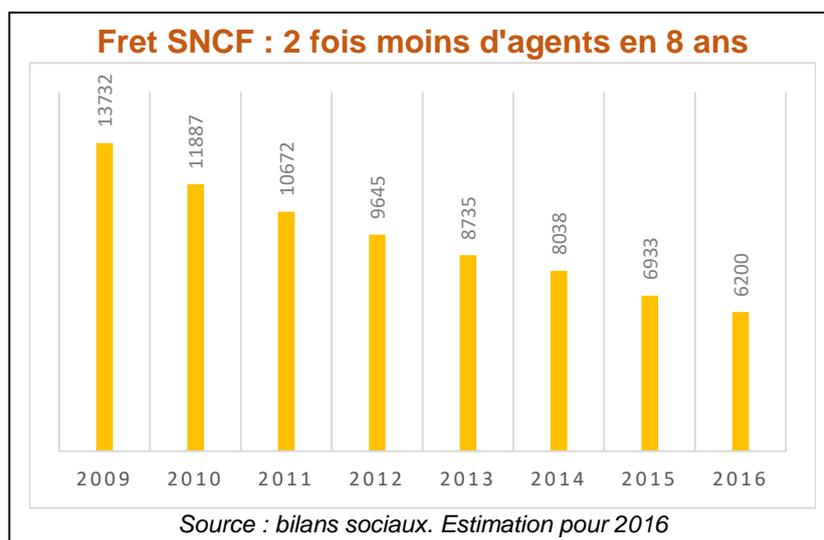
Triste et longue est la liste de l'atrophie calculée du fret ferroviaire public. Elle hypothèque désormais l'avenir de l'opérateur :

- La division par 2 des effectifs de 2009 à 2016 a déstabilisé dans la durée la production et met aujourd'hui en péril les savoirs professionnels des cheminots.

- Des centaines de triages et de gares de fret ont fermé, entraînant la disparition de milliers de clients.
- L'effort de modernisation des locomotives, arrivé trop tardivement, peine encore à être rattrapé.
- Les restructurations successives ont bouleversé la production, sans pour autant apporter d'améliorations tangibles.
- La recherche et le développement n'ont pas été au rendez-vous : des projets qui auraient pu révolutionner le combiné rail-route ont été abandonnés ; un retard considérable a été pris en matière de technologies de l'information et de la communication, pénalisant aujourd'hui la construction de chaînes logistiques intermodales à l'intérieur du groupe SNCF.
- En raison notamment du tout-TGV, le réseau a stagné, puis s'est dégradé en perdant des fonctionnalités destinées au fret.
- Les opérations de maintenance, lorsqu'elles ont eu lieu, ont particulièrement perturbé les sillons fret, que les exigences font passer après les sillons voyageurs.
- Il est même désormais question que SNCF Réseau, gestionnaire des voies et caténaires, abandonne le réseau fret de proximité (capillaire), ce qui conduirait à un nouveau recul de 20% du fret.

En sacrifiant l'outil industriel, la direction de la SNCF a de facto limité son offre de fret ferroviaire aux industries lourdes, pouvant (à la limite) se contenter d'envois sporadiques par trains entiers vers des destinations en nombre limité.

Cela a été une erreur parce que ces industries lourdes ont reculé.



Cela a également été une erreur parce que les nouvelles industries centrées sur les biens de consommation, et non nécessairement situées sur les grands axes, n'ont pu trouver que dans le mode routier une réponse à leurs demandes d'envois fréquents, de taille réduite, vers des destinations multiples.

Cela enfin a été une erreur parce que, dans tous les secteurs d'activité, la technique du juste-à-temps s'est généralisée et avec elle l'objectif de réduction des stocks, qui s'est traduit par une démassification du transport.

Au total, Fret SNCF travaille principalement aujourd'hui pour quelques chargeurs, dont son avenir dépend quasi-totalement : 20 clients, ainsi, qui représentaient 60% de son chiffre d'affaires en 2014. Les petits chargeurs ont été découragés par des hausses tarifaires, ou tout simplement confrontés à un arrêt pur et simple du service. L'activité dite du « wagon isolé », permettant de convoier de petits chargements sur tout le réseau (y compris étranger), s'est pour l'essentiel arrêtée, depuis 2010, parce que jugée non rentable. Elle représentait 42% des trafics en 1985. L'offre « multi-lots multi-

clients », qui l'a remplacée, n'irrigue plus que quelques grands axes, autour de 11 sites géographiques (Dunkerque, Lille, Rouen/Le Havre, Metz/Nancy, Paris, Dijon, Lyon, Clermont-Ferrand, Bordeaux, Toulouse, Marseille). Simultanément, les équipes commerciales de proximité ont été supprimées, au profit d'équipes centrales spécialisées sur les grands comptes. Ce retrait interdit désormais à Fret SNCF de concourir à la création de nouvelles dynamiques socio-économiques dans les territoires.

Somain : encore un patrimoine industriel SNCF en danger

Le site de Somain a un passé de grand triage à vocation nationale, voire même internationale (du fait de ses échanges avec la Belgique). Il exerce principalement désormais une fonction de plateforme de desserte locale, en concentrant des trafics régionaux reçus du triage du Bourget, à vocation nationale.

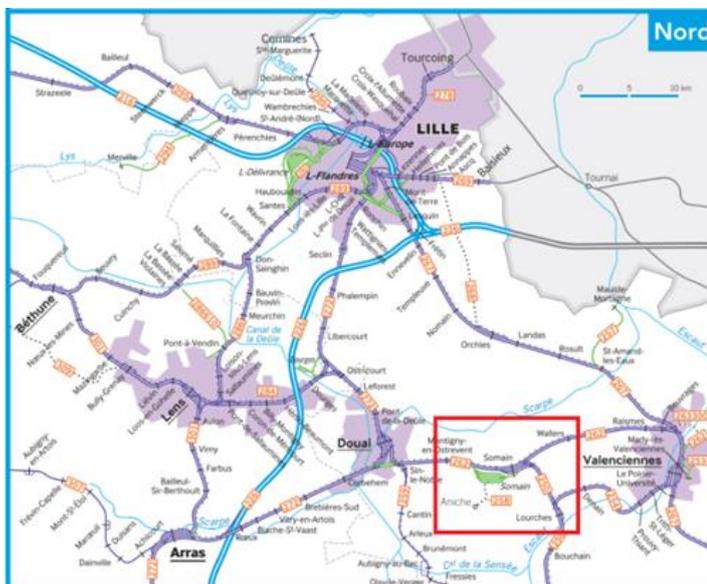
Le site a souffert de la concurrence de la route, de l'abandon du wagon isolé et de la politique de contraction des coûts poursuivie par la direction de la SNCF. 270 463 wagons y étaient encore traités en 2006, contre seulement 22 470 en 2013 (950 000 dans les années 1960). En 2007, la plateforme comptait 400 agents. Elle en comptera moins d'une centaine début 2017, si rien n'est fait. En complément des fonctionnalités liées à la circulation des trains, le site dispose de fonctionnalités de dépôt (opération sur engins moteurs, sablières, maintenance légère...). Les ateliers de maintenance wagons ont en revanche fermé en 2013.

La fermeture du site est envisagée par la direction de la SNCF depuis 2009. Elle a pour l'instant été repoussée grâce à la mobilisation d'agents, de syndicats de la SNCF et d'élus politiques locaux. Pourtant, Le triage jouit d'une situation géostratégique exceptionnelle au cœur de l'Europe. Il se situe au cœur des corridors d'échange européens (Benelux-Espagne méditerranéenne, Benelux-Espagne atlantique, Royaume-Uni-Europe continentale,), à proximité de la principale région portuaire européenne, sur l'artère Nord-Est reliant le triage de Dunkerque à l'est de la France et à l'Allemagne, au centre de l'arc Escaut / canal Dunkerque-Valenciennes (pour la navigation fluviale) et est au centre du « grand Hainaut », territoire très industrialisé et potentiellement générateur d'un volume important de trafic ferroviaire.

Ces atouts en font un site propice au développement de fonctionnalités de transport et de logistique, dans des logiques de connexion fer-fer et fer-route. Un terrain de 26 hectares à proximité immédiate peut accueillir les installations logistiques nécessaires.

Les démarches menées par la communauté de communes avec l'État, la Région et la SNCF ont permis d'aboutir en juin 2015 à une feuille de route partagée.

Huit mois plus tard, la direction de la SNCF l'a désavouée, en annonçant son projet de transférer les agents du triage de Somain à Grande-Synthe, dont le site est lui aussi en difficulté.



La pression locale a pour l'instant permis d'obtenir du gouvernement une action auprès de la direction de la SNCF.

L'avenir du site demeure plus que jamais incertain, puisque le transfert du personnel est toujours en préparation.

La concurrence de la route demeure un point de blocage pour les différentes grandes entreprises de la région (Saint Gobain Glass France, constructeurs automobiles...).

Pour ce site comme pour le fret ferroviaire français en général, tout dépend maintenant de la volonté politique nationale de soutenir ou non le fer face à la concurrence de la route, et de la poursuite ou de l'arrêt de la politique de réduction des coûts menées par la direction de la SNCF.

Il est certain que le transfert vers Grande-Synthe signera la fin du triage sur le site. Les agents de la SNCF et les élus locaux ne pourront pas seuls s'opposer à cette décision, qui sera un nouvel échec pour une région fortement touchée par la crise.

Une chronologie

- Sept. 2009** Plus de 500 personnes sont rassemblées devant la gare de triage suite à la décision de la SNCF d'abandonner près de 60 % de l'activité « wagon isolé » de la branche fret
- Nov. 2009** Une nouvelle manifestation rassemble plus d'un millier de personnes
- Fév. 2010** Après l'annonce de la direction de la SNCF de fermer le triage par gravité pour la fin 2010, une nouvelle manifestation rassemble entre 700 et 1 500 personnes et une opération escargot est menée sur les autoroutes A21 et A2
- Jan. 2014** Une étude-diagnostic est initiée par la Communauté de communes Cœur d'Ostrevent (CCCO), avec l'appui de la Région Nord-Pas-de-Calais, du département du Nord et du Syndicat Mixte du SCoT Grand Douaisis, pour la création d'une plate-forme de coopération multimodale internationale
- Nov. 2014** Le projet de construire un espace logistique industriel autour du site ferroviaire est retenu par les parties prenantes (État, Région, communauté de communes, la SNCF...).
- Juin 2015** La communauté de communes décline en comité de pilotage, avec les parties prenantes (État, Région, SNCF...), les quatre principaux axes retenus (aménagement et développement de la zone d'activités avec notamment la création d'une installation terminale embranchée et l'amélioration de la desserte routière, pérenniser le triage avec l'appui d'un commissionnaire de proximité et l'accueil de trains multiples longs, création d'un quai public ferroviaire pour permettre l'accès des entreprises non embranchées, mettre en place un équipement de cross-dock). La SNCF s'engage à participer au plan de développement proposé.
- Fév. 2016** Lors d'une réunion du CHSCT, la direction de la SNCF réaffirme son intention d'arrêter l'activité du triage sur le site de Somain en créant à Grande-Synthe (à côté de Dunkerque) une plateforme unique « Nord-Pas-de-Calais » où seront regroupés la plupart des agents
- Mars 2016** Des agents SNCF et des élus, parmi lesquels le maire de Somain et des députés, manifestent pour s'opposer à la condamnation du triage. Une banderole de soutien est apposée sur le fronton de la mairie. Une pétition est mise en ligne. Les élus de la CCCO votent à l'unanimité une motion pour le maintien et le développement de la gare. Interpellé par les élus, M. Vidalies, secrétaire d'État aux transports, demande un moratoire sans échéance à MM. Pepy et Picard, respectivement Président de SNCF Mobilité et Directeur général de SNCF Logistics
- Fév. 2017** A cette date, la direction de la SNCF prévoit la suppression du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) de Somain et son rattachement à celui de Grande-Synthe

Le choix du bitume avec Geodis

En même temps que le fret ferroviaire français déclinait, la SNCF créait et développait des filiales de logistique, de messagerie, de transport routier et de commission de transport international regroupées aujourd'hui dans Geodis, dont elle détient 98,40% du capital.

Geodis s'est haussé au rang de quatrième groupe européen de logistique. Son site Internet affiche un parc de 10 000 camions, 39 500 collaborateurs, une présence dans plus de 120 pays.

Geodis possède en propre 60 filiales. Son activité se déploie de plus en plus à l'international, avec notamment le rachat au second semestre 2015 de l'américain OHL et de ses 8000 salariés. Geodis a réalisé environ 7 milliards de chiffre d'affaires en 2015, soit plus d'un cinquième du chiffre d'affaires du groupe SNCF, et trois quarts du chiffre d'affaires de SNCF Logistics, la branche logistique de l'entreprise publique, à laquelle Fret SNCF (notamment) appartient également⁴⁴. Les activités de Geodis occupent désormais une part bien plus centrale dans les activités du groupe SNCF que les activités de fret ferroviaire : ces dernières ont en effet représenté un peu moins de 2 milliards de chiffre d'affaires du groupe SNCF en 2015, sur un chiffre d'affaires total de 31,4 milliards d'euros.

Geodis fait de la SNCF le premier transporteur routier français, et un transporteur routier de premier ordre à l'échelle européenne et mondiale. Geodis s'est construit avec le soutien massif du groupe SNCF, sans qu'à aucun moment une synergie n'ait été recherchée avec Fret SNCF. Ses activités routières se sont notamment développées en recourant massivement à la sous-traitance : 40% en France et « une logique de mix » à l'international, indiquait sa directrice, Marie-Christine Lombard, dans un entretien à l'*Officiel des transporteurs* en juin 2014. Une équipe de journalistes français a récemment expliqué que des chauffeurs roumains travaillent pour Geodis 9 semaines sans quitter leur camion, pour un salaire mensuel brut de 237 euros (hors frais de déplacement)⁴⁵.

Les projets de l'actuelle direction de la SNCF ne devraient pas conduire à un recul de la part du routier dans les activités du groupe, puisque celle-ci, dans son plan Excellence 2020, compte s'appuyer grandement sur Geodis pour accroître l'implantation de l'entreprise publique à l'international.

Transporter de plus en plus les marchandises par la route, est-ce bien la finalité d'un champion de la mobilité durable ?

La concurrence sur le rail avec VFLI

Geodis n'est pas seul à concurrencer Fret SNCF au sein même du groupe SNCF. VFLI (Voies ferroviaires locales et industrielles) en fait tout autant, non pas sur la route... mais sur le rail ! La société a été créée en 1998, initialement pour intervenir au sein

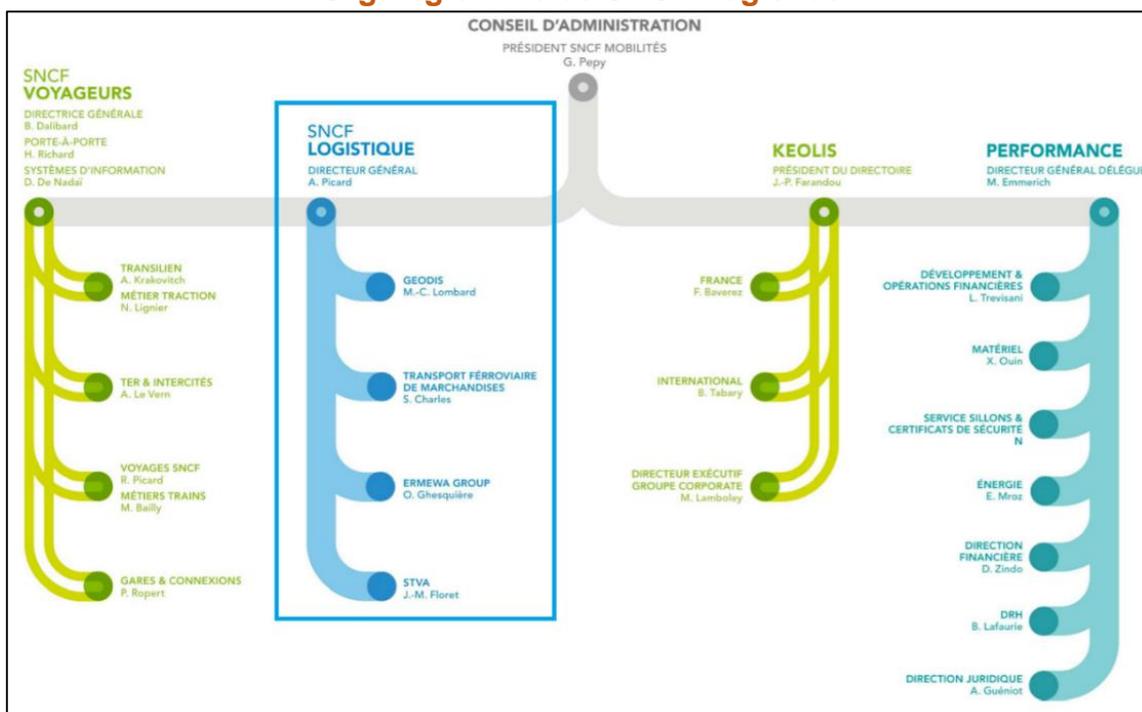
⁴⁴ « SNCF Logistics : l'amende infligée dans la messagerie plombe les comptes 2015 », *Logistique Magazine*, n°308 du 01/04/2016.

⁴⁵ Voir « Salariés à prix cassés, le grand scandale », *Cash Investigation*, France 2, diffusé le 22 mars 2016.

d'usines recourant au fret ferroviaire (formation et manœuvre des trains, chargement et déchargement, etc.). Depuis décembre 2010, VFLI intervient sur tout le territoire national, et est donc un concurrent direct de Fret SNCF.

Comme Geodis, VFLI appartient à SNCF Logistics et est une société privée (détenue à 100% par la SNCF). Au sein de SNCF Logistics, VFLI appartient à la même direction que Fret SNCF, le pôle « Transport Ferroviaire de Marchandises et Multimodal » (TFMM) : en d'autres termes, Fret SNCF et VFLI ont la même directrice, Mme Sylvie Charles. Tandis grosso modo que le directeur de SNCF Logistics, M. Alain Picard, ventile les marchés de fret entre GEODIS, la route, et TFMM, le rail, la directrice du pôle TFMM ventile les marchés du rail entre Fret SNCF et VFLI (et la sous-traitance parfois de Fret SNCF à VFLI)⁴⁶.

Organigramme de SNCF Logistics



Source : SNCF / ARAFER

Dans ce système de mise en concurrence interne, ce sont Fret SNCF et ses agents qui y perdent.

Peu après l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence, VFLI communiquait sur ses tarifs inférieurs de 15% à ceux de Fret SNCF⁴⁷. C'est que contrairement à Fret SNCF, les salariés de VFLI ne relèvent pas de la réglementation du travail SNCF : salariés d'une société de droit privé, ils relèvent des accords de branche du fret ferroviaire privé. La concurrence n'est d'ailleurs pas que sociale : elle est aussi opérationnelle, pour l'attribution des sillons sur le réseau ferré.

⁴⁶ SNCF Logistics inclut aussi Ermewa Group, qui gère et loue des wagons spécialisés et des conteneurs citernes aux industriels, et STVA, qui assure le fret et l'acheminement de voitures automobiles et de véhicules finis.

⁴⁷ « VFLI, Discounter de la SNCF », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, n°3205 du 07/01/2008.

Désormais, ce sont 40% des activités de fret ferroviaire du groupe SNCF qui sont réalisés en dehors de Fret SNCF⁴⁸. Le chiffre d'affaires de VFLI a cru de 137,5% de 2007 à 2015 (de 56 à 133 millions d'euros). La société représente aujourd'hui 10% environ de parts de marché en France (en tonnes-kilomètres), avec environ 900 salariés.

VFLI est un outil du démantèlement de la branche publique du fret ferré. Ce n'est pas le seul. Les exemples peuvent être multipliés à l'envie. Ainsi, Fret SNCF sous-traite à ses concurrents directs, tels

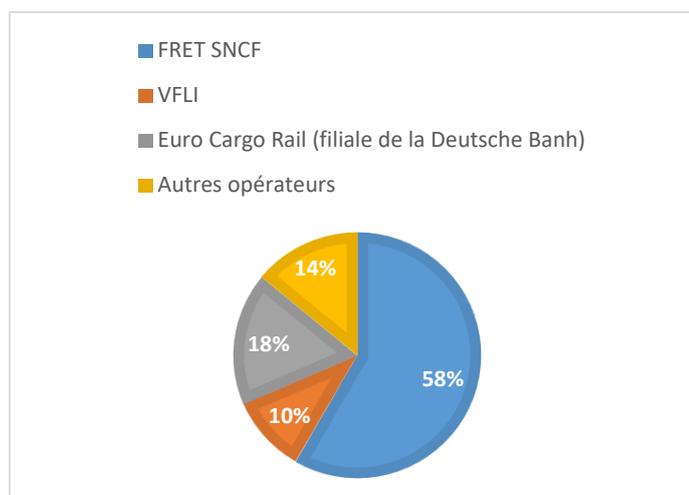
Europorte. Fret SNCF a également cédé son matériel roulant à des filiales (AKIEM et ERMEWA), auxquelles désormais elle loue les locomotives et wagons, pour un coût plus élevé qu'avant⁴⁹. De même, les promesses de synergies avec le groupe SNCF n'ont pas été tenues. Ainsi en 2014, les trafics de Fret SNCF avec le groupe SNCF ont connu une nette contraction : Fret SNCF n'a alors résisté que grâce aux développements réalisés avec ses clients hors groupe. Courant 2016, la SNCF a décidé de confier le transport et la distribution de son courrier interne à Geoparts, autre filiale encore, qui s'en chargera... par la route ! Plus récemment encore, la SNCF a décidé que sa filiale Infrarail (utilisée pour l'approvisionnement des chantiers ferroviaires) fera appel à un concurrent de Fret SNCF, Régiorail, pour tracter du ballast dans le Lot.

Le rêve des dirigeants actuels de la SNCF est d'opérer une mutation de l'entreprise ferroviaire historique. Leur objectif est de transformer l'opérateur public en groupe capitaliste mondial de la mobilité et de la logistique, grâce aux deniers générés par les trains subventionnés par l'argent public (TER et TET).

Dans ce rêve de puissance, le service public ferroviaire n'est plus qu'un supplément d'âme, que la communication de l'entreprise met en exergue pour se faire aimable aux Français. Pendant ce temps, les directions opérationnelles et financières détricotent le secteur public conventionné pour en tirer la marge opérationnelle nécessaire à leur aventure mondiale : moins de trains, des trains plus chers, des contrôleurs qui ne circulent plus à bord des TER, un réseau qui s'est dégradé, une offre de fret réduite à la portion congrue, etc.

Les parts de marché du fret ferroviaire en 2015

(en millions de tonnes-kilomètres)



Source : estimation Emergences / CE Fret

⁴⁸ D'après la direction de la SNCF. Voir « SNCF Logistics : l'amende infligée dans la messagerie plombe les comptes 2015 », *Logistique Magazine*, n°308 du 01/04/2016.

⁴⁹ Ainsi, alors que le chiffre d'affaires de Fret SNCF baissait de 20% entre 2009 et 2012, le coût des locations des matériels roulants augmentait de 2%. Voir *Flash Eco Fret*, août 2013, n°4, p. 2.

Ainsi que l'indique le site Internet de la SNCF, l'entreprise publique française compte désormais 260 000 collaborateurs dans 120 pays, et a réalisé 33,3% de chiffre d'affaires à l'international fin 2015⁵⁰.

Elle comprend (à la mi-2016) 1187 filiales, dont 641 en France, 273 au sein de l'Union européenne et autant hors de l'Union.

Laisser se dégrader la qualité du service rendu aux usagers en France et tenter l'aventure à l'international, est-ce bien là la finalité d'une entreprise publique contrôlée par l'État et qui, en cas de fiasco à l'étranger, bénéficiera nécessairement de la garantie publique nationale ?

⁵⁰ <http://www.sncf.com/fr/portrait-du-groupe/un-groupe-de-service>

CHANGEONS D'ÈRE !



Nos propositions

1. Mettre un terme à l'ultra-libéralisme routier

Le fret ferroviaire ne se redéveloppera pas tant que le transport routier continuera à bénéficier du traitement de faveur qui est le sien. Les facilités accordées à la route (non-paiement de la construction de l'infrastructure, paiement minime de son usage, taxation avantageuse du gazole, etc.) constituent le nerf de la faiblesse du rail.

Favoriser le report modal de la route vers le fer, c'est nécessairement agir, par la voie fiscale et réglementaire, ainsi que certains pays européens l'ont fait (Allemagne, Suède et Suisse notamment, et Belgique depuis avril 2016).

Est-il acceptable que le lobby routier réussisse à faire avorter l'écotaxe, en laissant la facture au contribuable ? Est-il tolérable que la Commission européenne organise le dumping social sur les routes d'Europe, au détriment des conditions de travail et d'emploi de tous ?

Le train est un service public. Il ne peut à lui seul financer l'intégralité de son fonctionnement, sans quoi, fatalement, il va s'écrouler.

Dynamiser le fret ferroviaire, c'est le financer grâce à des ressources issues du transport routier (quote-part d'une nouvelle écotaxe, prélèvement sur les péages autoroutiers...), affectées à la modernisation et à l'adaptation de l'infrastructure (embranchement, voies de contournement, points multimodaux...) et à des programmes d'innovation technologique (consommation d'énergie, capacité d'emport, bruit...).

Une évolution de l'actuelle TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) devrait être mise sur l'établi. Pour l'heure, ce sont les plus gros consommateurs de pétrole, les transporteurs, qui bénéficient d'exonérations totales (comme l'aviation !) ou partielles (transporteurs routiers, navigation marchande, etc.).

Le système revient à faire peser l'essentiel de la TICPE sur les ménages, qui doivent utiliser leur voiture faute de transports publics. Cette taxe, par ailleurs, souvent présentée comme écologique, n'est en rien fléchée vers l'économie décarbonée. Une infime partie est destinée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui sert à financer également les projets routiers.

2. Remettre en cause le dogme de la concurrence sur le fer

L'idéologie de la concurrence libre et non faussée montre ses limites.

Elle les montre au niveau européen, où la part modale du fret stagne globalement, signant l'échec de la politique conduite par les États à travers la Commission européenne.

Elle les montre au niveau national, puisque l'ouverture à la concurrence ne s'est en rien traduite par une amélioration de la part modale du fer, ni n'a enrayé (au contraire !) la déliquescence du réseau ferré (les fermetures des gares de triages, les fermetures des voies capillaires, la disparition des installations terminales embranchées, etc.).

Le principal effet de la concurrence a été de compliquer à outrance un système ferroviaire par nature complexe. On ne fait pas circuler des trains sur des voies comme des camions sur une route. Il faut sur le rail un pilotage centralisé des circulations. Celui-ci se complexifie à mesure que les interlocuteurs se multiplient. La rigidité actuelle est née de la concurrence. Elle ne sert personne : ni les chargeurs, ni les transporteurs, ni les territoires.

La stagnation française interroge d'ailleurs sur les coopérations interétatiques au sein de l'Union européenne. Lorsque la DB, l'entreprise ferroviaire publique allemande, concurrence la SNCF, l'entreprise ferroviaire publique française, en quoi cela sert-il les intérêts de la coopération franco-allemande et les intérêts du transport de marchandises par le fer en Europe ?

L'idéologie de la concurrence montre aussi ses limites au sein de la SNCF. Lorsque Geodis vient concurrencer le fret ferré, c'est nécessairement Geodis qui gagne, puisque la route coûte moins chère, et c'est le réseau ferré qui y perd, puisqu'il voit s'éloigner des marchés.

Lorsque VFLI, la branche privée du fret public, vient concurrencer Fret SNCF, la branche publique du fret public, c'est nécessairement Fret SNCF qui perd, à la faveur d'un dumping social interne. C'est aussi le fret public qui y perd, puisqu'il ne peut plus réaliser sa mission première : satisfaire l'intérêt général en permettant à tous, sur tous les points du territoire, de bénéficier de ses services à un juste coût pour le transporteur, les chargeurs et les salariés.

À l'échelle européenne comme à l'échelle nationale, la recherche des complémentarités doit être le mot d'ordre, et non la concurrence effrénée, qui détruit l'outil industriel commun qu'est le réseau ferré français.

La direction de SNCF ne cesse d'afficher sa volonté de trouver les meilleures articulations entre le rail et la route dans un objectif de développement économique durable. En interne, pourtant, il n'en est rien : la route prend tout, et ne laisse que les miettes au rail.

Dynamiser le fret ferroviaire :

- C'est garantir que les grandes compagnies nationales de chemin de fer travaillent à l'amélioration des liaisons inter-Etats plutôt que de chercher à prendre des parts de marché chez le voisin ;
- En France, c'est assurer un développement local du fret ferroviaire non pas par la concurrence d'opérateurs ferroviaires de proximité sur des liaisons déjà assurées par la SNCF, mais par un retour de l'organisation commerciale de la SNCF dans les territoires, afin de faire de l'opérateur public le pivot de solutions multimodales nouvelles ;
- Au sein même de la SNCF, c'est favoriser les synergies entre le rail et la route par une offre de transport confiant au train les longues distances, et au camion les derniers kilomètres. C'est aussi mettre un terme aux politiques de filialisation de l'offre de transport ferroviaire (VFLI, STVA, Infrarail...) conduites dans l'unique objectif de tuer l'opérateur public.

3. Reconnaître le fret ferroviaire comme service public

Mettre un terme à l'ultralibéralisme routier et remettre en cause le dogme de la concurrence sur le fer, c'est reconnaître le fret ferroviaire comme un service public, dédié au développement durable, échappant comme tel au cadre strictement concurrentiel, financé pour partie par la collectivité, et assujetti en conséquence aux obligations de service public (continuité, égalité, adaptabilité).

Ainsi :

- Les trains de marchandises pourront de nouveau irriguer tout le territoire national, et le fer pourra retrouver la part qu'il a perdue au fil des ans ;
- La SNCF pourra redevenir un acteur du développement territorial, à même de servir à la mise en réseau des acteurs économiques et à la construction de solutions de transport écologiques ;
- Les trains de voyageurs seront sauvés. Plus de trains de fret, c'est plus de financements pour la voie. C'est donc un service public du transport de voyageurs conforté, et non pas menacé par des compagnies *low cost* de bus et maintenant de train, dont le seul objectif est de récupérer les lignes rentables et d'abandonner les lignes déficitaires à la collectivité, jusqu'à ce que celle-ci soit contrainte de les fermer.

*

Remerciements

Ont participé à la rédaction de ce rapport :

- Pour le CE Fret SNCF, Alexandre FOURES, président de la commission information et communication, Thierry NARDY, président de la commission économique, et Olivier PETIT, secrétaire du CE
- Pour Émergences, David ALVES DA SILVA, adjoint de direction du pôle Études, et Christian HOUPIN, délégué régional et référent technique

Le CE Fret SNCF et Émergences remercient toutes celles et ceux qui, par leur réflexion, leur expérience et leur expertise ont contribué à son élaboration.

Table des matières

Préambule	5
Nos constats	6
1. Le bilan de la route n'est pas bon	7
Les pollutions	7
Les pertes humaines	9
Les coûts	10
2. Le fret ferroviaire est l'alternative	11
L'environnement.....	11
L'économie et les territoires.....	12
3. Et pourtant le fer déperit	15
L'effondrement français de la part du rail	15
La déliquescence du réseau.....	18
Nos explications	21
1. Le néolibéralisme a besoin de déréguler les transports	22
Le transport de marchandises, levier de la mise en concurrence mondialisée..	22
Privatisation des profits, socialisation des pertes	23
2. Les politiques publiques sont néolibérales	24
Les entrepreneurs routiers sont sympas	24
La concurrence, c'est l'avenir radieux du chemin de fer.....	26
Le transport durable peut bien attendre.....	29
L'endettement programmé du fret ferroviaire public	30
3. La SNCF préfère le chiffre d'affaires au service public ferroviaire	33
La casse de Fret SNCF	33
Le choix du bitume avec Geodis	37
La concurrence sur le rail avec VFLI	37
Nos propositions	41
1. Mettre un terme à l'ultra-libéralisme routier	42
2. Remettre en cause le dogme de la concurrence sur le fer	43
3. Reconnaître le fret ferroviaire comme service public	45

TRANSPORT DE MARCHANDISES : CHANGEONS D'ÈRE !

*Retrouvez ce rapport et le documentaire
sur www.fret21.org
Contactez-nous pour les diffuser*



24, rue Villeneuve
92 583 CLICHY LA GARENNE
contact@cheminotscefret.com
www.cheminotscefret.fr



émergences
formation-conseil-expertises
261, rue de Paris
93 100 MONTREUIL
info@emergences.fr
www.emergences.fr