

1000 PERPIGNAN RUNGIS EN 2050!



**ENSEMBLE
POUR
LE FRET**

PROPOSITIONS CGT POUR LE FER

**PLAN DE
DÉVELOPPEMENT
POUR LE FRET SNCF**

SEPTEMBRE 2020



Sortir de l'impasse politique !

Le Fret ferroviaire fait l'objet de promesses depuis 20 ans. Les plans de relance se sont succédé (2003, 2007, 2009, 2011, 2016) mais ils étaient tous fondés sur une politique publique libérale (dérégulation, baisse des coûts) largement inspirée du mode routier. Du fait des spécificités ferroviaires, cette action publique s'est révélée totalement stérile.

De 2002 à 2018, les volumes transportés par le train sont passés de 50 milliards de tonnes.km (GTK) à seulement 33.

Pour chaque tonne abandonnée ou perdue par la SNCF, la moitié est allée directement à la route. L'affaiblissement du service public de transport ferroviaire des marchandises n'a donc pas été compensé par le marché et n'a pas été utile à la collectivité !

Le plan lancé par le Gouvernement en septembre 2020 s'appuie une nouvelle fois sur une stratégie libérale : un accroissement de la subvention à l'activité (baisse des péages, soutien au wagon isolé...), une exigence de baisse des coûts de la SNCF, et quelques projets techniques de développement à la portée limitée, comme une autoroute ferroviaire supplémentaire. Il n'y a aucune nouveauté. Ce plan est même beaucoup plus modeste que ses prédécesseurs (7 milliards d'euros affichés pour « l'engagement national pour le Fret ferroviaire » de 2011 par exemple).

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

La CGT propose au contraire 13 ruptures avec tous les plans passés pour réellement sortir de l'impasse du tout-routier.



SOMMAIRE

13 RÉVOLUTIONS POUR DÉVELOPPER LE FRET.....3

1. **Une action** publique sur les externalités négatives 3
2. **Un objectif** politique de 25 % de part modale d'ici 2050, phasé et suivi..... 3
3. **Un engagement** massif de l'entreprise publique, protégée des aléas et du court-termisme de marché 4
4. **Des mesures** sérieuses pour la relance du transport de petits lots (« wagons isolés ») . 6
5. **La prise en compte** des territoires dans les arbitrages liés aux transports 7
6. **Une impulsion** de la puissance publique pour relier les infrastructures stratégiques (MIN, ports...) avec des solutions ferroviaires 8
7. **Une implication** des grands logisticiens dans la réorientation modale de leurs flux 9
8. **Une extension** du domaine de pertinence du ferroviaire à de nouvelles catégories de marchandises 9
9. **Un changement** de la stratégie industrielle de SNCF Réseau dans la gestion des infrastructures, soutenu par l'Etat..... 10
10. **La complémentarité** avec les autres modes de transport 11
11. **Une coordination** avec la filière industrielle pour développer l'excellence ferroviaire française et l'emploi 12
12. **L'exemplarité** sociale car il ne peut y avoir de transport de qualité sans emplois et conditions sociales de qualité..... 12
13. **La coopération** internationale européenne et eurasienne 13

LES RAISONS DE LE « FER » !.....15

- Les externalités négatives du transport et les avantages du ferroviaire 15
- L'inertie du marché au bénéfice du tout routier : il faut changer de modèle ! 16
- Les enjeux, l'urgence : il y a obligation de résultats !..... 18
- Une autre raison de développer le ferroviaire : il faut stopper le gâchis !..... 19
- Le dumping social est le seul carburant de la concurrence : il faut changer de modèle !.. 20

GLOSSAIRE.....22



13 RÉVOLUTIONS POUR DÉVELOPPER LE FRET

1. UNE ACTION PUBLIQUE SUR LES EXTERNALITÉS NÉGATIVES

Puisqu'il est désormais clairement identifié que les transports produisent des nuisances (congestion, accidentologie, pollutions), la socialisation de leur coût ne doit pas être un encouragement à les ignorer (cf. p.15).

Une véritable politique de prévention doit être mise en place par la puissance publique afin de ne pas inciter à développer les modes qui sont responsables de ces nuisances, mais au contraire de favoriser les modes plus respectueux. Cela peut passer par des décisions fiscales, mais aussi par des actes réglementaires.

Par exemple, à la problématique de la congestion des infrastructures routière, l'État pourrait mettre en œuvre une interdiction de circulation sur les plages horaires les plus sensibles. De ce fait, le transport routier de marchandises contribuerait moins à cette externalité, et celle-ci serait intégrée de manière dissuasive dans les chaînes logistiques au profit des modes non-soumis à cette contrainte.

De la même manière, le paiement du coût carbone du transport, sous une forme fiscale à définir, doit être remis en débat et validé rapidement.

La CGT propose que l'État engage des mesures de prévention sur chaque externalité négative du transport pour en réduire l'impact et contribuer à réorienter les flux sur les modes les plus vertueux.

2. UN OBJECTIF POLITIQUE DE 25 % DE PART MODALE D'ICI 2050, PHASÉ ET SUIVI

Dans sa logique libérale, le Gouvernement ne fixe aucun objectif de report modal car il considère que le marché est le seul régulateur efficace de l'économie, y compris pour les modes de transport. Dans les conditions actuelles, cela aboutit à une hégémonie du mode routier sur des critères uniquement liés à la rentabilité à court terme. Or, c'est en complète contradiction avec les besoins de la population.

Il faut donc un arbitrage politique sur les priorités : taux de profit ou environnement et santé publique.

Pour la CGT, la priorité doit aller au développement de modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

Mais puisque cela est contraire à la dynamique provoquée par les règles de marché, il faut une action publique forte pour réorienter la situation.

La CGT propose un objectif de 25 % de part modale pour le ferroviaire à horizon 2050, ce qui permettrait de limiter sérieusement la progression du nombre de poids lourds. Avec le développement de motorisations moins polluantes, cela conduirait à une réduction forte de l'empreinte carbone du transport de marchandises dans notre pays.



L'ambition de ce report modal doit être affirmée, mais elle ne suffit pas. Il faut aussi un phasage précis s'appuyant sur ce qui est immédiatement réalisable à partir des installations existantes, et sur le lancement de chantiers (investissements, évolutions légales...) pour préparer les phases suivantes.

Des moyens doivent être consacrés aux différentes phases, et sanctuarisés.

Un système de suivi transparent, et de correction le cas échéant, doit être mis en place, dans lequel les organisations syndicales doivent être associées.

La CGT propose les phases suivantes :

- **La reconstitution (2021-2030)** : objectif de retrouver le volume de l'année 2000 (55 milliards de GTK) en réactivant et régénérant la plupart des installations existantes, en reconstituant des effectifs et des organisations de production adaptées.
- **L'accélération (2031-2040)** : avec l'aboutissement des projets lancés dans la phase précédente (infrastructures, nouveaux matériels...), un développement massif des volumes par la création de nombreuses dessertes nouvelles pourra être organisé (passage de 55 à 110 GTK).
- **La consolidation (2041-2050)** : la dynamique de développement donnera de nouveaux moyens et permettra de renforcer les flux sur les dessertes créées précédemment (passage de 110 à 144 GTK).

La CGT revendique des subventions dédiées (fraction de la TICPE, contribution des autoroutes privées...) et sanctuarisées dans un budget de programmation ferroviaire 2021-2050.

Le chemin de fer supporte des coûts fixes lourds. Il n'atteint son efficacité économique qu'en les amortissant sur des volumes importants, qui ne seront pas immédiatement réalisés. Il faut donc accepter de subventionner fortement l'activité dans les premières phases. La priorité doit être donnée à la captation des volumes, et pas à la rentabilité immédiate.

3. UN ENGAGEMENT MASSIF DE L'ENTREPRISE PUBLIQUE, PROTÉGÉE DES ALÉAS ET DU COURT-TERMINISME DE MARCHÉ

Pour qu'un trafic ferroviaire soit lancé, il faut le lier la plupart du temps à d'autres trafics pour massifier les flux et remplir le train. Il faut également remplir le train lors de son retour à son point d'origine.

La chaîne logistique ne peut pas être découpée en segments indépendants les uns des autres. C'est en partie ce qui a tué le Fret SNCF ces dernières années, car la rentabilité d'un train est envisagée isolément du reste de l'activité. Or, sa suppression provoque des effets en cascade sur les autres trains dont les équilibres économiques sont bousculés à leur tour. C'est également ce qui explique l'effet destructeur de la concurrence puisqu'un marché perdu peut entraîner la suppression d'autres trafics.



Par ailleurs, pour que les logisticiens s'intéressent au ferroviaire, il faut que le nombre de points de desserte soit suffisamment important pour leur permettre de trouver des solutions à tous leurs besoins. C'est l'effet réseau. Là aussi, supprimer une gare principale Fret ou un embranchement qui n'est pas « rentable », peut donc entraîner la perte d'autres trafics et une perte d'attractivité du mode.

Avec sa relance, le Gouvernement opte pour des subventions et une pression pour l'accroissement de la productivité, dans un système concurrentiel dérégulé. C'est une politique libérale.

Cela revient à faire un chèque en blanc sans aucune garantie de résultat. La première vague de 90 millions de prise en charge des péages en 2016 n'a eu aucun effet de création de trafics nouveaux, ni même de développement des volumes sur les trafics existants. Il faudrait probablement des subventions astronomiques pour attiser l'appétit des logisticiens. Et cela ne résout en rien la problématique de la chaîne logistique et de la consistance du réseau.

Pour réorienter les marchandises sur les trains, il faut d'abord investir massivement dans les triages et les voies ferrées, dans le matériel roulant (locomotives et wagons), pour offrir des solutions de transport.

C'est ce qui permettra de capter les flux, puis de saturer l'outil de production et d'atteindre l'équilibre économique.

La question du financement des investissements nécessaires au maillage du territoire et au développement des capacités de production est cruciale. D'autant plus que les sommes à investir sont considérables dans le ferroviaire.

Une étude de *Fer de France* montre que « les acteurs ont du mal à se projeter dans un horizon à vingt ans ». Ils sont donc incapables d'envisager l'amortissement de ces investissements, qui doivent nécessairement être pensés sur le temps long.

C'est le rôle d'une entreprise publique.

La SNCF doit cesser de détruire son outil de production.

La CGT propose qu'un plan d'investissement pour le matériel roulant et les capacités d'entretien soit lancé afin d'anticiper sur les besoins liés aux objectifs de développement des volumes.

Un plan de création d'emplois doit également être lancé, non seulement pour assumer les augmentations d'activité, mais aussi pour organiser la réinternalisation des charges de travail, nécessaire à une meilleure maîtrise de l'outil de production.

Quant à l'État, il doit permettre à l'entreprise publique de travailler sur le temps long, donc protéger les dessertes pour amortir les investissements.

La CGT propose que toutes les nouvelles liaisons ferroviaires créées pour capter de nouveaux flux de marchandises fassent l'objet d'une « attribution directe » (terme du 4^{ème} paquet ferroviaire européen qui prévoit ce genre d'exception à la concurrence) à la SNCF pour une durée de 40 ans.



Autrement dit, sur un type de marchandise ou une ligne donnée où le Fret n'est pas exploité actuellement, la SNCF aurait pour mission de le développer et disposerait d'une concession lui donnant le monopole d'exploitation pour cela.

Par exemple, sur la ligne Perpignan-Rungis, pour relancer le train des primeurs, la SNCF doit investir à hauteur de 15 à 20 millions d'euros dans du matériel neuf. Le besoin est stable, mais les contrats sont volatiles et peuvent passer d'une compagnie à l'autre en 3 ou 4 ans. C'est ce qui explique qu'aucune d'entre elles ne réalise les investissements pour relancer le train. Grâce à cette concession de 40 ans, l'entreprise publique SNCF aurait la visibilité pour le faire.

Enfin, les conditions réglementaires de l'efficacité de la production doivent être à nouveau réunies. **La CGT propose que l'État légifère pour autoriser la réintégration de la SAS FRET au sein de SNCF Voyageurs et la mutualisation des moyens humains et matériels entre les activités.**

4. DES MESURES SÉRIEUSES POUR LA RELANCE DU TRANSPORT DE PETITS LOTS (« WAGONS ISOLÉS »)

Le transport ferroviaire de marchandises dispose de 3 « produits » :

- Le train entier, qui concerne principalement les grandes entreprises capables à elles seules de générer un volume suffisant pour remplir l'intégralité d'un train.
- Le combiné, qui s'appuie sur la multimodalité puisqu'il permet de transporter sur le train des camions complets (autoroutes ferroviaires) ou seulement les conteneurs et caisses mobiles qui seront ensuite transférés sur un autre moyen de transport.
- Le lotissement (ou « wagons isolés »), qui consiste à collecter des lots de wagons chez plusieurs chargeurs, les assembler dans des gares de triage pour former des trains complets, puis les acheminer sur d'autres gares de triages de destination où ils seront dégroupés et livrés aux différents destinataires.

Le « wagon isolé » est celui qui a le plus de potentiel car il peut s'adapter aux besoins d'entreprises beaucoup plus modestes, et donc beaucoup plus nombreuses.

Mais c'est aussi celui qui nécessite le plus de moyens, qui est le plus sensible au maillage du territoire.

Pour réduire ce maillage et supprimer les équipes de manœuvres locales, la SNCF a mis en place une nouvelle organisation baptisée Multi-Lots-Multi-Clients (MLMC) qui consiste à ne plus collecter les petits lots de wagons mais des coupons de taille moyenne. Cela a réduit d'autant le nombre d'entreprises utilisatrices.

La CGT propose un effort massif de relance du lotissement, avec la création d'un maillage complet d'embranchements, de gares Fret et de triages, et le déploiement d'équipes de manœuvre de proximité.



La CGT propose également que la SNCF recrée une force commerciale sérieuse et présente dans chaque territoire pour démarcher de nouveaux chargeurs, connaître leurs besoins et construire avec eux des solutions ferroviaires adaptées.

Dans le cadre du phasage des objectifs de développement, plusieurs étapes de relance du wagon isolé doivent être mises en œuvre :

- Tout d'abord, le démarchage des entreprises reliées par des Installations Terminales Embranchées (ITE) non utilisées actuellement. C'est un gisement potentiel important. Selon le recensement du CEREMA, sur les 2 800 ITE encore existantes, seulement 1 000 seraient desservies. Les 1 800 restantes pourraient donc permettre de reprendre des trafics en quantité importante, moyennant une remise en État.
- Dans un second temps, il faudra une recherche plus large lorsque le déploiement de nouvelles ITE aura été réalisé.

En matière d'offre, **la CGT propose d'abandonner l'organisation MLMC (Multi-Lots-Multi-Clients)** pour aller chercher tous les lots de wagons, y compris les plus petits.

5. LA PRISE EN COMPTE DES TERRITOIRES DANS LES ARBITRAGES LIÉS AUX TRANSPORTS

Plutôt que de déléguer la responsabilité du fret ferroviaire aux territoires, sans qu'ils aient la capacité de le développer (ils n'ont ni la vision de l'ensemble de la chaîne logistique sur le territoire national, ni les moyens financiers de soutenir réellement l'entreprise publique), l'État doit les intégrer dans ses décisions politiques.

Premièrement, l'aménagement du territoire ne doit pas seulement être un slogan.

La CGT propose de définir un schéma d'accès au transport ferroviaire qui garantisse, pour chaque département, la proximité avec un triage, avec un terminal de transport combiné et avec un corridor FRET.

Ce schéma devra également intégrer l'implantation de services ferroviaires (ateliers du matériel, EIV, unités de production traction, centres administratifs ou télématiques, etc.) pour assurer une juste répartition de l'emploi ferroviaire sur tout le territoire.

Le service public ferroviaire est également un outil au service du développement économique des territoires.

Par exemple, avec la mise en place des plans Fret depuis 2003, l'abandon de la desserte des gares bois a été un des effets les plus significatifs. Cette évolution a fragilisé la filière.

Avec une forêt importante (17 millions d'hectares), la France pourrait lancer une relocalisation de la production des papiers et cartons qu'elle consomme afin de réimplanter ou développer l'emploi dans les territoires ruraux. L'aide à la relance du transport public ferroviaire de bois pourrait être un élément de cette stratégie industrielle.



N'oublions pas que si nous avons manqué de farine dans les supermarchés pendant la pandémie, c'est surtout du fait de la difficulté d'approvisionnement en sachets papier d'emballage... Les industries stratégiques ne sont parfois pas celles qu'on pense !

La CGT propose donc que les industries stratégiques ciblées dans le cadre de la politique de relocalisation fassent l'objet d'un volet desserte ferroviaire et aménagement du territoire.

En 2000 en Corrèze, suite à la tempête, un embranchement pour une gare bois a été réalisé sur la ligne Limoges-Ussel (15,5 millions de Francs) afin de pouvoir évacuer le bois par train. 2 voies de chargement aptes aux trains entiers ont été construites. Cette gare est aujourd'hui fermée alors que la forêt de Haute-Corrèze est à maturité. Des gares bois existaient sur toute la ligne.

6. UNE IMPULSION DE LA PUISSANCE PUBLIQUE POUR RELIER LES INFRASTRUCTURES STRATÉGIQUES (MIN, PORTS...) AVEC DES SOLUTIONS FERROVIAIRES

Le mode ferroviaire est très adapté au transport de gros volumes. Il est donc évident qu'il doit desservir les lieux de massification des flux de marchandises.

Les Marchés d'Intérêt National concentrent une bonne partie des importations et productions alimentaires du pays avec 4,5 millions de tonnes en transit dans les 19 MIN chaque année.

Le marché de Rungis en particulier, traite 40 % de la consommation francilienne de produits frais.

Le dernier train opéré pour la desserte d'un MIN a cessé de circuler en 2019 entre Perpignan et Rungis, pour cause de vétusté de son matériel roulant et d'abandon des Trains Auto-Couchettes qui représentaient le trafic de retour.

Les ports de commerce de la métropole ont réalisé, quant à eux, un trafic de 351 millions de tonnes en 2017, dont 268 uniquement sur les 7 Grands Ports Nationaux. Ils ont traité en majorité du vrac liquide (38 %) et du vrac solide (20 %).

Une ordonnance de 2005 et la réforme ferroviaire de 2014 ont organisé le transfert de la gestion des voies ferrées des ports à ces derniers, mais cela n'a produit aucune évolution positive pour les volumes transportés.

La gestion par les ports eux-mêmes des infrastructures terminales, avec la création de micro-compagnies pour les opérations de manœuvre et de formation des lots, n'a aucun intérêt. Au contraire, cela contribue à segmenter les opérations de production ferroviaire, et donc à diminuer l'efficacité globale du système.

Les ports ne souffrent pas d'une absence de maîtrise de la gestion des emports ou livraisons sur les derniers kilomètres, ils souffrent de l'absence de solutions ferroviaires complètes pour la desserte de leur hinterland, et pour les origines/destinations de leurs commanditaires.



La CGT propose qu'une analyse poussée des flux opérés par les 19 MIN et 7 GPN, entre eux et avec les zones de production ou de consommation françaises, soit réalisée et permette de construire un plan spécifique de desserte ferroviaire.

L'objectif de constituer des navettes régulières entre ces quelques points de transport massifié pourrait permettre de faire basculer de gros volumes de marchandises sur le mode ferroviaire.

7. UNE IMPLICATION DES GRANDS LOGISTIENS DANS LA RÉORIENTATION MODALE DE LEURS FLUX

Le développement du e-commerce et de la messagerie doit également conduire à une modification des politiques publiques en matière de transport.

Les Français ont dépensé plus de 40,37 milliards d'euros « en ligne » pour acheter des biens physiques en 2019. Ce montant est en croissance de +5,9 % (vs 2018) soit +2,25 Mds € supplémentaires, dont la moitié a été captée par AMAZON.

Les grands logisticiens que sont les sociétés de commerce en ligne, les entreprises de la grande distribution ou La Poste, organisent déjà la massification de leurs trafics entre d'énormes entrepôts répartis sur le territoire national.

Leur poids dans l'économie du transport et dans les volumes d'échanges en font des outils stratégiques pour la réorientation des flux entre les différents modes de transport.

Or, leurs choix ne sont guidés que par les intérêts économiques à très court terme, ce qui conduit à un quasi-monopole du mode routier alors même que certains entrepôts sont à proximité du réseau ferré national (exemple : AMAZON à Brétigny-sur-Orge).

La CGT propose que l'État assigne à ces grands logisticiens un rôle dans l'effort national pour l'environnement, en leur imposant un pourcentage minimal d'utilisation du mode ferroviaire correspondant aux objectifs (25 % en 2050, avec des étapes intermédiaires).

Une coopération spécifique avec l'entreprise publique La Poste pour un transport éco-responsable du courrier et des petits colis devra être organisée.

8. UNE EXTENSION DU DOMAINE DE PERTINENCE DU FERROVIAIRE À DE NOUVELLES CATÉGORIES DE MARCHANDISES

Aujourd'hui, le mode ferroviaire réalise l'essentiel de son activité avec les pondéreux (produits d'extraction, métaux, céréales), les produits pétroliers, les produits chimiques, les voitures et les eaux en bouteille.

Les wagons disponibles sont adaptés à ces transports mais leur conception date de plusieurs dizaines d'années.

Pour développer massivement l'utilisation du train, il faut sortir de ce domaine spécialisé.



Il est notamment nécessaire d'investir les segments du transport de produits frais, de déchets et de produits de grande consommation conditionnés sur palette.

La CGT propose de lancer un programme de recherche et développement pour la conception de nouveaux types de wagons adaptés aux contraintes (température) ou aux dimensions des produits et à leur manutention.

Il faut également réfléchir aux points de dessertes et infrastructures nécessaires pour relier les producteurs et utilisateurs de ces marchandises.

9. UN CHANGEMENT DE LA STRATÉGIE INDUSTRIELLE DE SNCF RÉSEAU DANS LA GESTION DES INFRASTRUCTURES, SOUTENU PAR L'ÉTAT

Plusieurs rapports indépendants ont montré que la France a notoirement sous-investi pour l'entretien et la régénération de son réseau ferroviaire pendant des dizaines d'années.

Confrontés aux échéances des fermetures de lignes, les gouvernements ont pris conscience du problème depuis une dizaine d'années, mais ils ont opté pour des politiques d'économies afin de ne pas pleinement être obligés de financer les travaux par des subventions publiques.

Cela a reporté sur SNCF Réseau la responsabilité du financement des opérations, conduisant à une hausse régulière de son endettement.

Le Gestionnaire d'Infrastructure a également été conduit à opter pour des stratégies industrielles plus économes pour lui, mais affaiblissant la capacité d'utilisation du réseau.

Par exemple, la massification des travaux de nuit, qui implique une interruption des circulations, est un handicap pour le redéveloppement du Fret ferroviaire (comme pour les trains de nuit).

Or, avec des objectifs très ambitieux de développement du mode ferroviaire dans le transport de marchandises, il n'est plus possible de se passer des sillons de nuit.

La CGT propose donc que SNCF Réseau change de stratégie industrielle, réalise les travaux d'entretien et de régénération avec des équipes de proximité, de jour, et sans interruption totale des circulations sur longue durée.

Cela suppose un engagement financier de l'État au travers d'une véritable augmentation de sa subvention d'investissement, à la fois pour payer ce qu'il doit et ne plus placer le Gestionnaire d'Infrastructure en situation permanente de précarité, et aussi pour assumer le surcoût de la nouvelle politique industrielle de travaux. Cette contribution supplémentaire se traduirait par une intensification de l'utilisation du réseau et permettrait le développement du Fret Ferroviaire.

Du point de vue de la consistance des infrastructures, les grands projets nécessaires au Fret doivent être financés et réalisés (contournements des nœuds ferroviaires, électrification de certaines lignes...).



Par ailleurs, les lignes capillaires sont menacées de fermeture alors qu'elles sont très utilisées par le Fret ferroviaire. L'État doit assurer le financement de leur régénération sans balkaniser le réseau, et donc sans transférer leur gestion aux Conseils Régionaux.

En termes d'infrastructures dédiées, seulement 4 triages à gravité subsistent. Un plan d'investissement de 100 M€ sur 5 ans a été lancé, mais il se concentre sur 20 % seulement des voies concernées, le reste étant destiné à l'abandon.

37 % des ITE sont inutilisables et 40 % sont en mauvais état.

Autrement dit, les origines et destinations des trains de marchandises sont extrêmement limitées par la situation des infrastructures.

Le maillage du réseau pour le transport de marchandises doit donc être totalement reconstitué.

La CGT propose qu'un plan d'investissement spécifique pour le FRET soit établi afin de régénérer complètement les triages, de les rééquiper en dispositifs nécessaires au tri à la gravité, de régénérer les voies de service et les installations terminales embranchées.

10. LA COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT

Le développement du mode ferroviaire ne peut pas s'envisager sans les autres modes.

Avec l'envergure du groupe SNCF, notamment sa filiale GEODIS, la complémentarité entre le train et le camion peut être travaillée.

Or, aujourd'hui, les deux entités fonctionnent de manière indépendante, et même concurrente.

La CGT propose une modification de la gouvernance, de manière à ce que Geodis puisse fournir des solutions routières complémentaires du train, sous pilotage de la SNCF.

L'interface la plus rapide étant le transfert des conteneurs et caisses mobiles d'un mode de transport à l'autre, la complémentarité devrait donc s'illustrer par un développement du combiné.

Or, c'est plutôt l'inverse qui se produit.

C'est notamment le résultat du cantonnement de ce produit dans une filiale du groupe SNCF.

La CGT propose donc de réinternaliser les filiales de transport combiné afin de mieux intégrer ce « produit » dans les démarches commerciales et les solutions logistiques construites pour les chargeurs.

La CGT propose également qu'un réseau de plates-formes multimodales rail-route et rail-fleuve maille le territoire plus efficacement.



11. UNE COORDINATION AVEC LA FILIÈRE INDUSTRIELLE POUR DÉVELOPPER L'EXCELLENCE FERROVIAIRE FRANÇAISE ET L'EMPLOI

L'industrie ferroviaire dispose de ressources importantes en France avec des centres de recherche, d'ingénierie et de production.

Mais du fait des règles de concurrence (très largement contournées par ailleurs), les relations entre les grands industriels et l'entreprise publique ferroviaire sont limitées à un rapport client-fournisseur.

La coopération qui a donné naissance au TGV ne pourrait pas avoir lieu dans les circonstances d'aujourd'hui.

L'achat de matériel « sur étagère » ne peut pas permettre de répondre aux besoins.

Les défis liés au matériel roulant, notamment dans le transport de marchandises, sont nombreux.

La CGT propose le retour d'une coopération forte et le lancement de programmes de recherche partagés :

- Le développement de la grande vitesse pour les marchandises (200 km/h, et pourquoi pas 300...) ;
- Le développement de nouveaux matériels pour la logistique urbaine (tram-train Fret, conteneurs ou caisses mobiles subdivisables pour permettre l'emport rapide par de petits camions adaptés aux dessertes terminales, mixité fret/voyageurs des trains) ;
- La modernisation des systèmes de manœuvre et de suivi des trains.

La CGT considère également que des engagements de l'État doivent être pris pour permettre le redéveloppement d'une filière de production de matériel remorqué (Fret bien sûr, mais aussi TET, trains de nuit...).

Enfin, les filières industrielles de production stratégique pour le ferroviaire, qui ne peuvent pas être directement assumées par les EIV SNCF, doivent faire également l'objet d'un plan de relance spécifique.

12. L'EXEMPLARITÉ SOCIALE CAR IL NE PEUT Y AVOIR DE TRANSPORT DE QUALITÉ SANS EMPLOIS ET CONDITIONS SOCIALES DE QUALITÉ

En matière ferroviaire, la maîtrise des risques endogènes (risque électrique, risque de collision ferroviaire...) et exogènes (risque de heurts avec un véhicule routier...) repose sur un ensemble de procédures exécutées par des personnels, formés et en nombre suffisant, dotés des matériels adaptés.

Cette maîtrise des risques nécessite l'identification de métiers aux contours précis, permettant de recenser les tâches précises et les formations à mettre en œuvre.

Cette maîtrise des risques repose également sur des temps de travail adaptés aux contraintes et des temps de repos suffisants permettant de recouvrer la force de travail et les capacités d'analyse et de concentration.



La CGT propose une reprise des négociations pour une Convention Collective Nationale de branche porteuse de véritables droits de haut niveau.

Cela doit inclure la définition de contours de métiers précis, une grille salariale de branche reconnaissant les qualifications des cheminots, la réduction du temps de travail à 32 heures par semaine et l'extension du régime spécial de retraite et de prévoyance, de la médecine de soins et des prestations de l'Action Sociale SNCF à l'ensemble des cheminots de la branche.

L'intégration de tous les personnels concourant à la production du train doit être assurée notamment en complétant le champ d'application de la CCN ferroviaire avec les personnels de maintenance et de manutention, les services en gare, les personnels réalisant les travaux d'infrastructure, la restauration ferroviaire et les réseaux et régies secondaires.

Les contrats de travail précaires doivent être strictement limités et encadrés, le temps partiel imposé doit être proscrit, et un système solidaire entre entreprises ferroviaires doit assurer aux salariés de la branche une sécurité d'emploi.

La CGT propose également que l'entreprise publique SNCF se voit attribuer une responsabilité sociale spécifique. Ses besoins de recrutement doivent notamment être couverts par un engagement d'embauche accolé à chaque contrat d'apprentissage et par un dispositif spécifique d'embauche de jeunes sans qualification.

Enfin, les mesures pour l'égalité entre hommes et femmes doivent être renforcées, notamment par de nouveaux dispositifs préventifs déployés lors des opérations de promotion.

13. LA COOPÉRATION INTERNATIONALE EUROPÉENNE ET EURASIENNE

Les réseaux ferroviaires ont été développés pour répondre à des besoins strictement nationaux.

Aujourd'hui, l'Union Européenne repense les réseaux en favorisant l'interopérabilité entre États, et en définissant des grands corridors de transport ferroviaire de marchandises à l'échelle du continent.

Le choix d'une concurrence sauvage entre opérateurs ferroviaires par une dérégulation totale, favorise la sous-tarifcation du transport et donc une économie abusant de la mobilité des marchandises. Ce n'est pas un modèle soutenable.

La CGT propose au contraire, que des coopérations entre opérateurs soient construites pour les trafics internationaux, avec l'objectif d'assurer aussi le report modal à cette échelle.

Des dispositifs d'échanges de matériel (type Réglementation Internationale des Wagons ou RIV) doivent être renforcés.



Une réglementation doit assurer un contrôle strict du niveau de qualification des personnels effectuant les trajets internationaux, et un partage systématique des charges de travail entre opérateurs doit être assuré.

Un groupe de travail spécifique pourrait être impulsé pour réfléchir aux besoins et aux solutions logistiques qui peuvent être élaborées en commun sur les axes Londres-Rome, Londres-Barcelone, Paris-Berlin-Varsovie, Madrid-Bucarest.

Par ailleurs, la coopération eurasiatique doit également être réfléchie.

Le projet chinois de « nouvelles routes de la soie », qui inclut un volet ferroviaire, vise à développer les échanges commerciaux avec les différents pays du nord de l'Asie, du Moyen-Orient et d'Europe, afin de développer les débouchés commerciaux et la stabilité de ces régions.

L'Allemagne a réalisé son premier train entre Hambourg et Xiangtan en 2008. 10 ans plus tard, 3 600 trains ont circulé sur cet axe. La DB a développé un département spécialisé pour accroître cette activité. C'est une stratégie qui se place au service de l'industrie allemande.

La France, de son côté, n'a ni stratégie claire, ni moyens conséquents en la matière. Plusieurs trains ont déjà été réalisés entre la Chine et notre pays, et la SNCF dispose d'une filiale commissionnaire de transport (Forwardis), mais aucun effort particulier n'est fait.

Une réflexion entre l'État, l'entreprise publique et les industriels français voulant développer leur activité avec la Chine, devrait être menée. Les plates-formes de Dourges et Vénissieux pourraient être développées dans ce sens.



Source : Hillman, J.E. (2018), "The Rise of China-Europe Railways", CSIS, March 6



LES RAISONS DE LE « FER » !

Développer le transport ferroviaire de marchandises n'est pas juste une question d'affinité. Il y a des raisons objectives d'impulser rapidement et massivement un report modal vers le train.

LES EXTERNALITÉS NÉGATIVES DU TRANSPORT ET LES AVANTAGES DU FERROVIAIRE

Une externalité négative apparaît quand le coût d'une action pour la société (c'est-à-dire le coût social) n'est pas assumé totalement par celui qui entreprend cette action, ce dernier n'assumant que le coût privé de son action, ce qu'il a réellement dépensé.

Le secteur des transports se caractérise par quatre grands types d'externalités négatives :

- La congestion, c'est-à-dire l'encombrement des voies de circulation qui entrave l'activité ou le déplacement d'autrui ;
- L'accidentologie, qui permet d'appréhender le risque d'accidents corporels et matériels ; la mortalité, les blessures et parfois les handicaps générés par les accidents de transport ;
- L'environnement, notamment la pollution des eaux, des sols et de l'atmosphère (qui permet d'appréhender le risque de maladie lié aux facteurs de pollution) et le bruit (qui permet d'appréhender les risques sanitaires et psychosociaux liés aux nuisances sonores) ;
- Les effets externes liés à l'aménagement du territoire (perte ou gain d'attractivité, consommation d'espace et effets de coupure en milieu urbain, effets d'agglomération).

Ces externalités sont loin d'être anodines pour l'économie, l'environnement ou la société.

Le secteur des transports est l'un des plus gros contributeurs de la pollution liée à l'activité humaine. En France, en 2018, il représente 30 % des gaz à effet de serre émis par le pays ! C'est un chiffre qui augmente. L'action sur les transports pour améliorer la qualité de l'air est donc déterminante.

Les externalités provoquent un coût humain important, en perte de temps dans les bouchons, en morts et en blessés liés aux accidents, en pathologies respiratoires suite aux pics de pollution, etc.

Par exemple, 3 448 personnes ont trouvé la mort dans un accident de la route en 2018, et 73 253 ont été blessées (dont un tiers de blessés graves). 14 % impliquent un poids lourd (alors qu'ils ne représentent que 2 % du parc) et 6 % un VUL. Les taux de gravité sont deux fois supérieurs aux accidents n'impliquant que des véhicules particuliers.

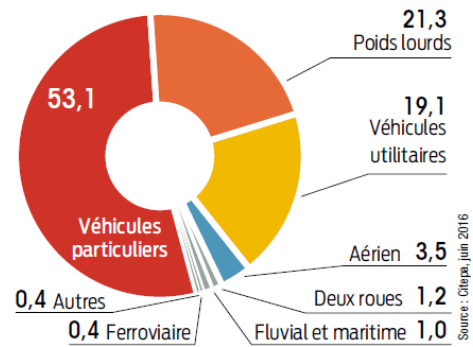
Ce coût ne doit pas être uniquement pris sous l'angle économique. Il doit faire l'objet de prévention pour en réduire l'impact au maximum.

Or, les externalités ne sont pas les mêmes pour tous les modes de transport.

La route est 29 fois plus mortelle que le ferroviaire.



Du point de vue environnemental, quand le train (pour les voyageurs et les marchandises) émet 0,4 % des gaz à effet de serre du secteur des transports, les poids lourds (uniquement marchandises) en émettent 21,3 %. Le transport d'une tonne de marchandises par train pollue 20 fois moins que par camion !



La meilleure méthode de prévention est de reporter le trafic sur les modes dont les externalités sont les moins importantes.

L'INERTIE DU MARCHÉ AU BÉNÉFICE DU TOUT ROUTIER : IL FAUT CHANGER DE MODÈLE !

En théorie, les utilisateurs de chaque mode de transport devraient payer leur coût social, c'est-à-dire la somme de leur coût privé (les coûts qu'ils supportent directement, comme la consommation de carburant) et de leurs coûts externes (les coûts qu'ils engendrent pour la collectivité, en termes d'usage des infrastructures, de nuisances environnementales, de dépenses médicales, etc.).

Mais en pratique, les différents modes sont largement exemptés du paiement de leurs externalités, qui sont prises en charge par la collectivité :

Congestion routière en France en 2013 = 17 milliards (source : INRIX et Centre for Economics and Business Research). Ce coût devrait augmenter à 22 milliards d'euros en 2030.

Insécurité routière en France en 2018 = 44,1 milliards d'euros (source : ONISR), dont 33,4 au titre des accidents corporels et de leurs conséquences.

La pollution est encore plus coûteuse, puisqu'elle impacte la santé, la biodiversité, le climat...

Dans un système de concurrence « libre » entre les modes, où le prix du transport n'inclut pas ces coûts, cela conduit à favoriser les modes dont les externalités sont les plus importantes, et donc les plus néfastes.

Il y a des tentatives libérales pour trouver des solutions aux externalités, mais cela ne se traduit par aucune évolution concrète.

Par exemple, concernant la congestion routière, des recherches sont menées pour accroître la capacité d'emport des camions de manière à en réduire le nombre. Cela ne conduit qu'à déplacer la nuisance puisque, par exemple, la dégradation de la chaussée sera accrue par le poids du camion.



De la même manière, les « marchés du carbone » qui visent à faire payer les émissions de CO₂ sont des solutions très limitées, qui ne suffisent pas. Ils font l'objet de tractations sans fin sur le juste prix de la tonne de CO₂ (et celle-ci est très largement sous-évaluée à cause de l'action acharnée des lobbies). Et par ailleurs, ces mécanismes conduisent à développer des activités à émissions soi-disant négatives pour financer la pollution d'autres activités. Finalement, cela revient à organiser un « droit à polluer » plutôt qu'une transformation réelle des outils de production ou de transport.

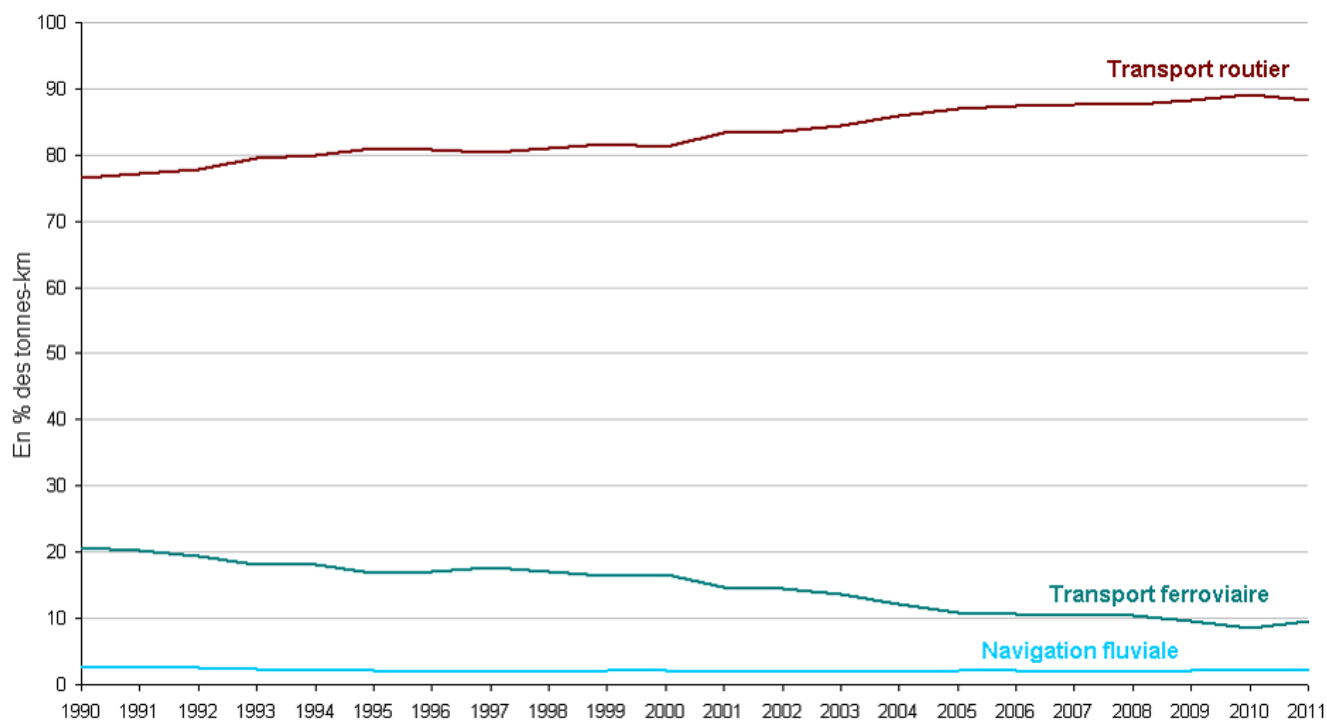
Cette inefficacité se vérifie dans les bilans : sur les 30 dernières années, les modes les plus polluants et les plus accidentogènes ont vu leur part modale s'accroître. Le mode routier est devenu quasiment hégémonique.

Transport intérieur de marchandises (en milliards de tonnes.km, chiffres 2016)

Routier =	287,7	soit 88 %
Ferroviaire =	32,6	soit 10 %
Fluvial =	6,8	soit 2 %



Répartition modale des transports intérieurs terrestres de marchandises



Note : Transit inclus, oléoducs exclus.

Source : SOeS, d'après SOeS, Eurostat, VNF.

Si la meilleure prévention pour la collectivité est de développer le mode de transport qui a le moins d'impact négatif et que les mécanismes de marché sont incapables d'orienter les choix de cette manière, alors il faut des décisions et des actes politiques !

LES ENJEUX, L'URGENCE : IL Y A OBLIGATION DE RÉSULTATS !

Les externalités liées à la congestion, l'accidentologie et l'environnement sont déjà très importantes. Le rapport du GIEC et d'autres travaux scientifiques ont notamment montré l'impact que les émissions de gaz à effet de serre pourraient avoir sur la vie humaine dans un futur proche.

Il y a donc déjà urgence à agir.

Et cette urgence est renforcée par les projections pour les prochaines années. Sans intervention de choix politiques forts, les besoins de transport de marchandises vont exploser, les volumes seront intégralement captés par le mode routier et les externalités négatives s'accroîtront d'autant.

Le service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, a publié une étude en 2016 qui envisage une hausse de 80 % des volumes de marchandises transportées en France entre 2016 et 2050.



Trafics de marchandises et parts modales (source : rapport « projections de la demande de transports sur le long terme »)

Mode	2012		2030		2050	
	Mds t. km	Part modale	Mds t. km	Part modale	Mds t. km	Part modale
Route	263,5	86,8 %	382,7	86,7 %	489,9	85,1 %
Fer	32,5	10,7 %	47,2	10,7 %	70,5	12,2 %
Fluvial	7,7	2,5 %	11,6	2,6 %	15,6	2,7 %
Total	303,7	100 %	441,5	100 %	576	100 %

Le mode routier devrait alors assumer 489,9 milliards de tonnes.km en 2050, soit une hausse de 86 % des volumes. C'est autant de poids lourds en plus sur les routes, et donc d'externalités négatives supplémentaires !

C'est un modèle qui n'est pas soutenable.

Pour limiter la progression du mode routier, il faut absolument développer plus massivement les autres modes.

UNE AUTRE RAISON DE DÉVELOPPER LE FERROVIAIRE : IL FAUT STOPPER LE GÂCHIS !

La dérégulation a été initiée avec la directive européenne de 1991, mais n'a été réellement mise en application qu'à partir de 2001 avec la directive sur l'ouverture à la concurrence du fret et la gestion des infrastructures.

Dès lors, les règles du marché se sont progressivement imposées dans l'organisation et la gestion du système ferroviaire, quand bien même celui-ci restait largement sous propriété publique.

Cette évolution a eu des conséquences désastreuses en termes social, industriel et économique.

Sur la période de dérégulation 2001-2020, les effectifs dédiés au transport de marchandises SNCF sont passés de 20 000 agents à 4 000, soit une suppression de 80 % des effectifs !

Les emplois créés dans les entreprises privées représentent 2 600 unités.

La perte nette est donc de 13 400 emplois (auxquels il faudrait rajouter la réduction des effectifs de maintenance du matériel et de l'infrastructure correspondant à la baisse d'activité FRET).

Du point de vue de la production, le transport ferroviaire de marchandises est passé de 50 milliards de tonnes.km transportées à 33 milliards aujourd'hui (dont 19 réalisées par la SNCF et 14 par les EF concurrentes, y compris les filiales SNCF=5).

La rationalisation des trafics par la rentabilité directe n'a pas tenu compte de l'effet réseau et du poids des coûts fixes spécifiques au mode ferroviaire.



Résultat : le Fret ferroviaire est dans une spirale infernale de déclin qui impacte sa capacité à maintenir son outil industriel et ne lui permet pas de rétablir une situation financière saine.

La destruction de l'outil de production impacte les capacités du mode à se redévelopper avec une diminution de moitié des gares Fret, une réduction du nombre de triages à gravité (19 à 4), du nombre de terminaux combinés (45 à 27) et du nombre d'installations terminales embranchées permettant de desservir directement les chargeurs (4 500 à 1 800).

Fret SNCF continue de se séparer d'une partie de son parc d'engins moteurs. Dans les seuls rangs des locomotives électriques, ce sont ainsi 15 machines supplémentaires qui ont été radiées au cours des neuf premiers mois de l'année 2019. Certaines de ces locomotives n'avaient pas dépassé le cap des vingt-quatre années de carrière.

Evidemment, cette situation a des effets très négatifs sur l'industrie de production de matériel ferroviaire.

Du point de vue économique, la stratégie d'écrémage des trafics par Fret SNCF a fortement accru le déficit de l'activité et son endettement.

Les autres entreprises ferroviaires sont également dans des situations économiques préoccupantes, entraînant notamment un plan social à ECR en 2017.

LE DUMPING SOCIAL EST LE SEUL CARBURANT DE LA CONCURRENCE : IL FAUT CHANGER DE MODÈLE !

Afin de maximiser les profits, le patronat recherche l'abaissement des conditions de vie et de travail des salariés. C'est en ce sens que les moyens de transports les plus ouverts à la déréglementation sociale sont privilégiés, tel que le recours au pavillon routier étranger.

La déréglementation contribue de l'objectif patronal d'augmenter les profits au détriment de la formation et du niveau de sécurité nécessaires. Il en est notamment ainsi de la suppression de l'obligation pour une entreprise ferroviaire de détenir un certificat de sécurité pour exploiter une ligne ou de licence pour un agent de conduite.

Le travail n'est pas un coût, car il est la seule source de création de richesses. Cependant le travail a un prix, c'est le salaire.

Le patronat poursuit l'objectif d'abaissement du prix du travail dans la branche ferroviaire, d'une part en spécialisant les personnels sur un seul type de trafic, ce qui lui permet de réduire la formation, et d'autre part en développant la polyvalence des personnels au-delà de leur métier, ce qui se traduit par une diminution du niveau de technicité, et donc de qualification.

Cette diminution du niveau de qualification, outre les conséquences sur le niveau de sécurité et la qualité de la production, conduit à la non-reconnaissance de la qualification par le salaire, très partiellement compensée par des éléments de rémunération autres que le salaire.



La spécialisation des personnels induit cependant des surcoûts globaux à l'échelle de l'ensemble du système en ne permettant pas la péréquation des moyens humains et matériels.

Le travail de nuit, très développé dans le transport ferroviaire de marchandises, est porteur de graves atteintes à la santé. Il doit être évité dans toute la mesure du possible, et lorsqu'il ne peut l'être, il doit être limité et compensé en temps de repos pour limiter les effets néfastes. La multi-activités permet de répartir le travail de nuit et donc ses effets sur un plus grand nombre de salariés.

La spécialisation entrave par ailleurs les parcours professionnels des cheminots en les cloisonnant de manière étanche dans des ersatz de PME impropres à garantir et développer le Service Public de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.

A ce jour, les promesses patronales et gouvernementales de cadre social de haut niveau ne sont pas tenues.

Par exemple, la proposition de minima de rémunération de branche est très inférieure aux accords d'entreprise existants afin de ne pas améliorer la situation de toutes les entreprises et de permettre un dumping important par d'éventuels nouveaux entrants.

Ainsi, alors que les accords d'entreprise prévoient un salaire d'embauche pour un conducteur de train à 26 581 € par an à Europorte, 27 326 € à la SNCF et 28 000 € à ECR, le salaire minimum d'embauche proposé par le patronat à l'échelle de la branche est de 22 575 €, soit une baisse de 15 à 20 % par rapport à l'existant !

Les organisations syndicales majoritaires ont donc fait valoir leur droit d'opposition sur l'ensemble du volet « classifications et rémunérations » de la CCN ferroviaire.

Le Gouvernement ne doit pas se substituer aux partenaires sociaux en reprenant par décret la proposition patronale.

Une véritable négociation pour un cadre social de haut niveau doit être relancée, comme le demandent les organisations syndicales.



GLOSSAIRE

- CCN :** Convention Collective Nationale
- EF :** Entreprise Ferroviaire
- EIV :** Etablissement Industriel Equipement Voie
- GI :** Gestionnaire d'Infrastructure
- GPN :** Grands Ports Nationaux
- GTK :** Milliard de tonnes au kilomètre
Unité de mesure utilisée dans le ferroviaire pour calculer le volume de marchandises transportées
- ITE :** Installation Terminale Embranchée
- MIN :** Marché d'Intérêt National
- MLMC :** Multi-Lots-Multi-Clients
- RIV :** Réglementation Internationale des Wagons
- SAS :** Société par Actions Simplifiée
- TICPE :** Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques
- VUL :** Véhicule Utilitaire Léger

