

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


TRANSPORT DE MARCHANDISES CHANGEONS D'ÈRE !



UN DOCUMENTAIRE
DE GILLES BALBASTRE

UN RAPPORT CO-ÉCRIT PAR
LE CE FRET & ÉMERGENCES





**L'AIR QUE NOUS RESPIRONS
LES TERRITOIRES QUE NOUS PARCOURONS
ET LES CHEMINOTS
ONT BESOIN DE VOUS !**



ÉDITO

Le transport de marchandises par le rail, le fret ferroviaire, est 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 rail coûte à l'entreprise publique qu'est la SNCF.

Alors même que le fret ferroviaire était diminué, les politiques néolibérales européennes et françaises l'ont ouvert 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 ?

Sa sauvegarde suppose du courage politique : celui de mettre un terme au déséquilibre rail-route, pour que les marchandises voyagent massivement sur des trains, et sur des camions pour les derniers kilomètres uniquement.

Les cheminots alertent l'opinion depuis plus d'une décennie. Ils ont choisi cette fois de s'adresser à vous au travers d'un documentaire réalisé par Gilles Balbastre et d'un rapport co-écrit avec le cabinet Émergences.

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

N'hésitez pas à nous contacter pour les diffuser.

L'AIR QUE NOUS RESPIRONS, LES TERRITOIRES QUE NOUS PARCOURONS ET LES CHEMINOTS ONT BESOIN DE VOUS !

Le CE Fret

Clichy-la-Garenne

Le 26/10/2016

NOS CONSTATS

1. EN MATIÈRE DE POLLUTION, D'ACCIDENTALITÉ ET DE COÛT POUR LA COLLECTIVITÉ, LE BILAN DE LA ROUTE EST MAUVAIS

La circulation routière a augmenté de 39% entre 1990 et 2015.

La route représente désormais :

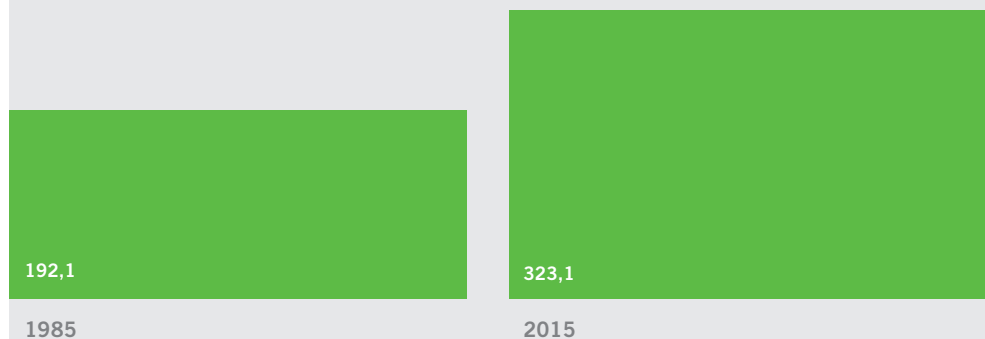
- > 93% des émissions de gaz à effet de serre et 96% des émissions de CO₂ du secteur des transports
- > Entre 75 et 100% (selon les polluants) des pollutions dues au transport
- > 81,5% de la consommation des ressources naturelles en pétrole
- > 350 594 personnes décédées sur les routes et 353 786 personnes gravement blessées en 40 ans
- > Tous les ans, des morts prématurées et des hospitalisations pour causes respiratoires et cardiaques liées à la pollution de l'air (42 090 morts et 13 360 hospitalisations pour la seule année 2000 selon une étude commanditée par la commission européenne)
- > Un coût de l'accidentalité routière de 22,7 milliards d'euros pour l'année 2015 (à quoi s'ajoutent 10,1 milliards d'euros de dégâts matériels), et un coût annuel de la pollution de l'air estimé entre 68 et 97 milliards d'euros et 3 milliards pour la sécurité sociale
- > Des métropoles encombrées et des millions d'heures perdues dans les embouteillages

2. LE FRET FERROVIAIRE EST UNE ALTERNATIVE CONNUE DE TOUS

- > Avec les transports en commun, il est l'un des leviers de la décongestion routière, puisqu'un seul train de 35 wagons transporte le chargement de 55 camions de 32 tonnes
- > Le transport ferroviaire émet 3,5 fois moins de CO₂ que le transport routier par tonne-kilomètre, et est bien plus économe en énergie
- > Il est le moyen le plus sûr de transporter les marchandises dangereuses
- > Il contribue au fonctionnement de pans entiers de l'industrie française
- > Il est un outil du développement des territoires, puisqu'il permet de faire fonctionner en synergie des territoires aux ressources complémentaires

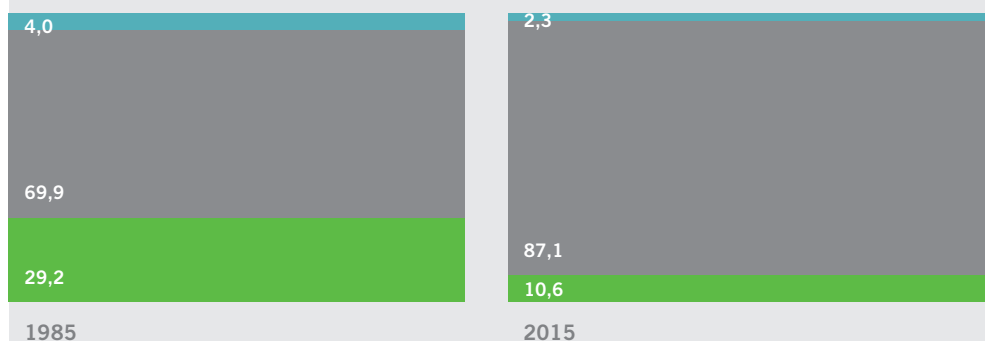
EN 30 ANS, PRÈS DE 2 FOIS PLUS DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES EN FRANCE

> *Marchandises transportées (en Gt-km)*



MAIS 3 FOIS MOINS PAR LE TRAIN

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



Navigation fluviale
Transport routier
Transport ferroviaire

3. ET POURTANT IL MEURT

- > Les marchandises circulent de plus en plus, mais de moins en moins sur des trains
- > La France était historiquement un grand pays du fret ferroviaire. Elle est désormais en retrait de la moyenne européenne
- > Faute d'investissements suffisants pendant plusieurs décennies, le réseau ferré s'est réduit (-5 000 km de lignes depuis 1980) et s'est détérioré
- > Les 3 200 km du réseau capillaire, qui permettent de réaliser les derniers kilomètres pour desservir des sites industriels ou agricoles, sont menacés à très court terme
- > Les gares de triage où les wagons sont triés pour constituer des convois ont vu leur nombre drastiquement réduit
- > Les raccordements au réseau ferré ont chuté de 10 000 en 1974 à 1 400 aujourd'hui

COMMENT EN SOMMES-NOUS ARRIVÉS LÀ ?

NOS EXPLICATIONS

1. LE NÉOLIBÉRALISME A BESOIN DE DÉRÉGULER LES TRANSPORTS

Les firmes multinationales, qui réalisent près de 2/3 des échanges, disséminent les sites de fabrication afin d'organiser un dumping social, fiscal et environnemental à l'échelle du globe

- > Elles ont besoin pour ce faire que les transports leur coûtent le moins cher possible
- > C'est le cas avec le transport maritime, parce que la mer est gratuite et parce que les paradis fiscaux permettent d'échapper à l'impôt et les pavillons « économiques » à la législation sociale
- > C'est le cas avec le transport routier, dont les chauffeurs sont devenus les esclaves modernes de la mondialisation, ainsi que dans les airs avec la privatisation des compagnies aériennes nationales
- > C'est l'objectif sur le rail avec les politiques d'ouverture à la concurrence des réseaux ferroviaires publics
- > Aux uns le droit de polluer et de capter les richesses et à la collectivité la prise en charge financière et humaine des conséquences de la prédation

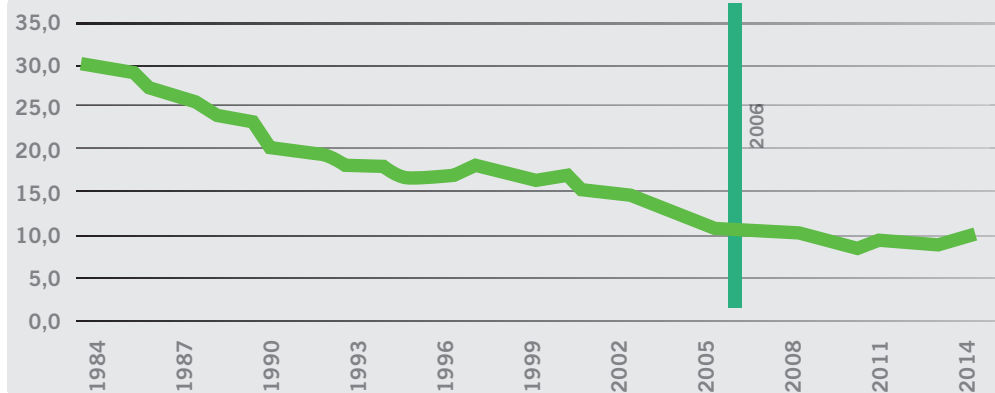
2. LES POLITIQUES PUBLIQUES SONT NÉOLIBÉRALES

Ce sont aussi les politiques publiques qui rendent possible la mise en concurrence mondiale, puisqu'elles l'autorisent

- > Si le transport de marchandises meurt aujourd'hui, c'est que les politiques publiques soutiennent la route et pénalisent le fer
- > Les transporteurs routiers ne paient pratiquement pas la construction des routes et n'acquittent qu'une partie des coûts de leur usage. La SNCF quant à elle doit tout payer, y compris les charges de la dette du système ferroviaire (qui est une dette publique selon la Cour des Comptes)
- > Les transporteurs routiers bénéficient de cadeaux fiscaux par le biais du différentiel de taxation entre l'essence et le gazole et d'exonérations de TICPE
- > Ils peuvent depuis 2013 affréter des camions de 44 tonnes à 5 essieux, qui concurrencent le rail, polluent et usent les routes
- > Le droit européen a favorisé le dumping social entre travailleurs européens, en permettant qu'un camion affrété dans un pays A, aux salaires peu élevés, puisse effectuer aux conditions du pays A des opérations successives de livraison dans un pays B, dans lequel les chauffeurs sont mieux payés

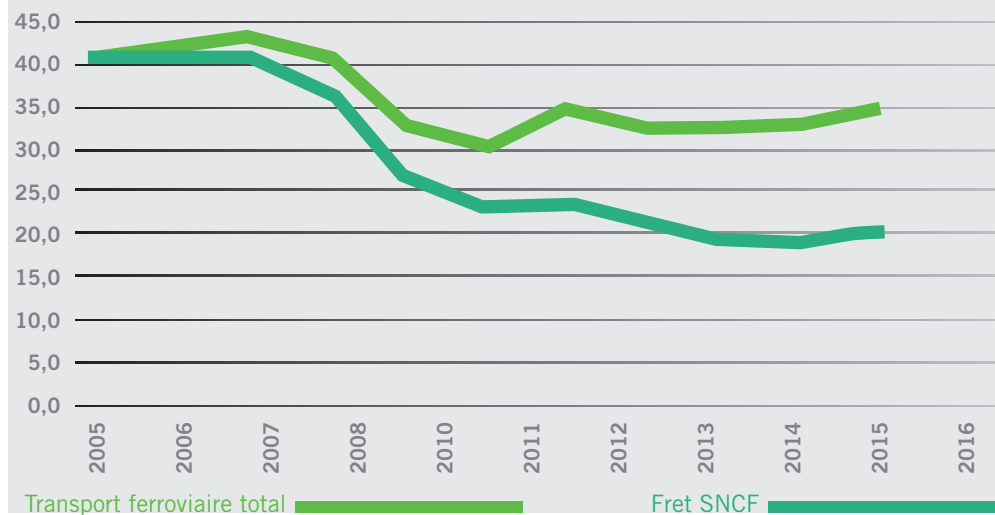
LA LIBÉRALISATION DE 2006 N'A PAS ENRAYÉ LE DÉCLIN DU TRAIN...

> Part 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 du trafic assuré par Fret SNCF (en milliards de tonnes-kilomètres)



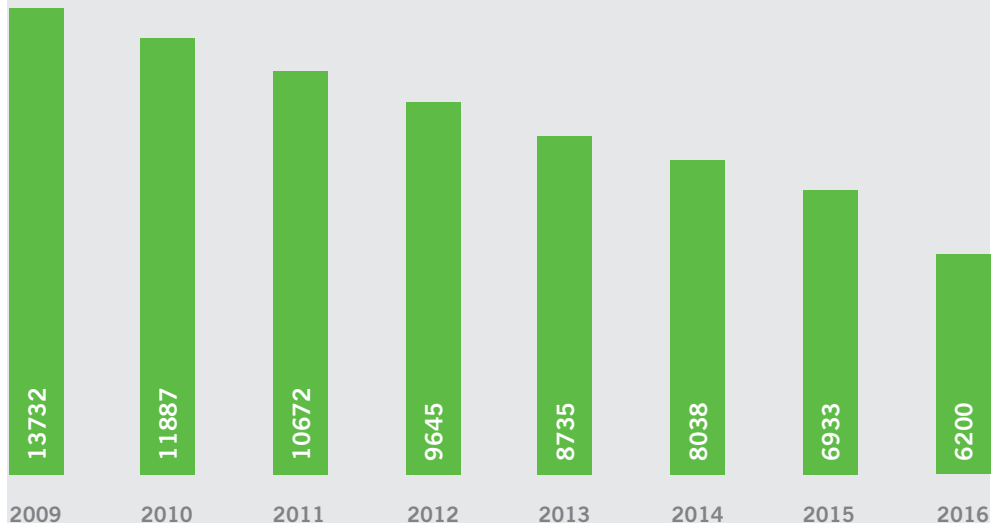
> L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en 2006 est un échec : aucun report significatif de la route n'est au rendez-vous dix ans plus tard

> Les nouveaux opérateurs ferroviaires concurrencent la SNCF sur les liaisons les plus rentables, qu'elle assurait déjà. Cette pratique interdit désormais la péréquation entre les trafics lucratifs et ceux qui le sont moins

> La Commission européenne, avec l'appui de l'Etat français, a exigé que Fret SNCF, l'opérateur public, cède des parts de marché à la concurrence. Cette exigence a creusé le déficit de Fret SNCF, qui souffrait déjà de la concurrence inégale de la route. Cette dette est aujourd'hui instrumentalisée pour expliquer que les cheminots SNCF sont trop nombreux et trop chers !

> L'ouverture à la concurrence poursuit l'objectif de dégrader les conditions d'emploi et de travail du secteur. Sa cible est de tirer tout le monde vers le bas, autrement dit de casser le fret public pour mettre un terme au statut des cheminots

FRET SNCF : 2 FOIS MOINS D'AGENTS EN 8 ANS



3. LA SNCF PRÉFÈRE LE CHIFFRE D'AFFAIRES AU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

La SNCF a sa part de responsabilité

- > En réponse à l'exigence européenne de céder des parts de marché à la concurrence, elle s'est engagée dans une course à la baisse des coûts de Fret SNCF : moins de personnel, moins d'équipements, une offre de moins en moins intéressante pour les petites industries, des équipes commerciales qui ne s'intéressent plus qu'aux grands comptes, etc.
- > Cette politique est conforme à ce que les syndicats prédisaient : elle est mortifère. Quand il n'y a plus rien à vendre, il ne faut pas s'étonner que personne n'achète
- > Tout en laissant mourir Fret SNCF, la SNCF a pris soin de développer son outil privé de transport routier, GEODIS, désormais premier transporteur français et quatrième groupe européen de logistique
- > La SNCF a aussi développé VFLI, sa filiale privée de fret ferroviaire, qui concurrence directement Fret SNCF à la faveur d'un dumping social interne
- > La dette de Fret SNCF est toujours là pour expliquer dans les médias que le fret public est condamné
- > GEODIS et VFLI peuvent facilement, dès demain, en récupérer les activités
- > Le risque est donc grand que le fret public soit à très court terme privatisé et que la SNCF, en le filialisant, abandonne toute orientation de service public

À 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 ; TOUTE POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE SERA D'AVANCE CONDAMNÉE ; LE TOUT SUR LE DOS DES SALARIÉS ET DE LA SÉCURITÉ SOCIALE QUI PAIERA LA FACTURE FINALE, CELLE DE LA POLLUTION DE L'AIR ET DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

NOS PROPOSITIONS

1. METTRE UN TERME À L'ULTRALIBÉRALISME ROUTIER

> Les facilités accordées au transport routier (non-paiement de la construction de l'infrastructure, paiement minime de son usage, taxation avantageuse du gazole, etc.) et le dumping social entre travailleurs européens de la route constituent le nerf de la faiblesse du rail

> **Dynamiser le fret ferroviaire**, c'est le financer grâce à des ressources issues du transport routier (quote-part d'une nouvelle écotaxe, évolution de la TICPE, prélèvement sur les péages autoroutiers...), et affectées à la modernisation de l'infrastructure ferrée et à des programmes d'innovation technologique

> C'est aussi obtenir très rapidement de l'Union européenne que les transporteurs routiers internationaux soient contraints d'appliquer la législation sociale des pays dans lesquels ils livrent, et non celle du pays de départ

2. REMETTRE EN CAUSE LE DOGME DE LA CONCURRENCE SUR LE FER

> La loi de la concurrence libre et non faussée n'a rien apporté au fret ferroviaire, ni le développement du trafic, ni l'amélioration de l'état du réseau ferré

> Ses principaux effets ont été de compliquer à outrance un système ferroviaire par nature complexe, et de faire se concurrencer les opérateurs ferroviaires sur les liaisons les plus rentables, au détriment de la qualité de l'air et du développement équilibré des territoires

> **Dynamiser le fret ferroviaire**, c'est remplacer la loi de la concurrence par celle de la complémentarité

> Entre pays de l'Union européenne, 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 (Fret SNCF) et la route (Geodis), pour 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

Dynamiser le fret ferroviaire, c'est le reconnaître comme 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)

De cette façon :

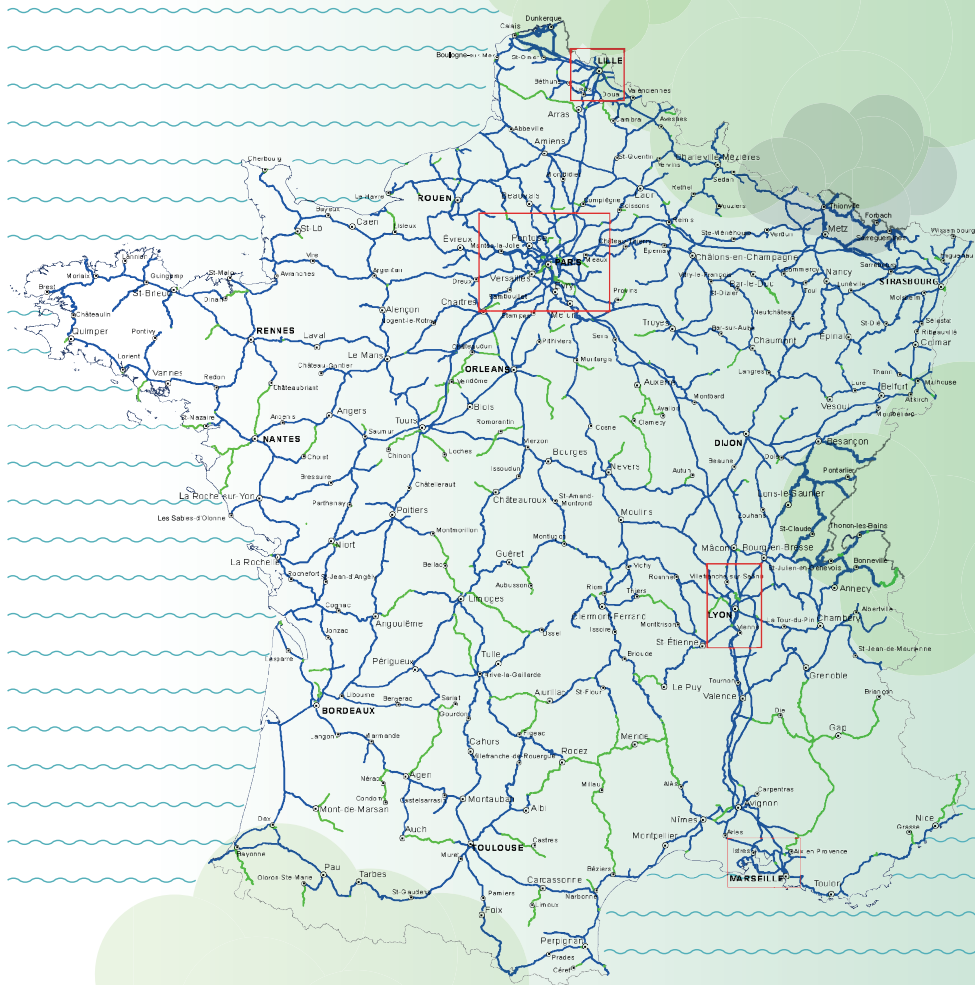
- > Les trains de marchandises pourront de nouveau irriguer tout le territoire national, et le fer pourra retrouver la part qu'il a perdue au fil des ans
- > La SNCF pourra redevenir un acteur du développement territorial, à même de servir à la mise en réseau des acteurs économiques et à la mise en place de solutions de transports 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

LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL MAILLE TOUT LE TERRITOIRE. POURQUOI S'EN PRIVER ?

Source :

SNCF Réseau 2016

Carte des charges admissibles
pour le transport de fret



15 ANS D'INTERVENTIONS DES CHEMINOTS POUR SAUVER LE FRET FERROVIAIRE

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 (CCE) de la SNCF rédige et propose ses *Pistes pour réussir le redéveloppement du fret ferroviaire*

2004 Le CCE organise un premier colloque national dans l'hémicycle du Conseil économique et social, à propos de l'enjeu de société que représente le fret ferroviaire

2006 Le CCE organise une exposition autour du fret pour proposer des voies alternatives et durables au plan Véron

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

2013 Le CCE, suite à un droit d'alerte sur la situation de Fret SNCF, rédige *20 recommandations pour sortir Fret SNCF de l'impasse*

2013 Le CE Fret réalise une exposition itinérante *Pour une politique nationale des transports cohérente*

2015 Le CE 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 CE Fret SNCF et Émergences co-produisent un documentaire avec Gilles Balbastre et co-écrivent un rapport pour alerter de nouveau les pouvoirs publics et l'opinion

CHANGEONS D'ÈRE !



**RETROUVEZ LE DOCUMENTAIRE ET LE RAPPORT
SUR WWW.FRET21.ORG
CONTACTEZ-NOUS POUR LES DIFFUSER**

