

Le fret ferroviaire



Publié le 7 mai 2018

Le fret ferroviaire en France illustre parfaitement la notion politique du rapport de forces car toutes les décisions politiques qui s'y rattachent depuis trente ans vont à l'encontre du bon sens le plus élémentaire. Quelques clefs pour comprendre…

Une évidence

Un simple constat factuel et neutre suffit en effet pour se rendre compte de la nocivité de l'accroissement continu de la circulation routière (+ 39% entre 1990 et 2015). Le transport routier est le plus gros contributeur en GES (gaz à effet de serre). Il est aussi le plus polluant (entre 75 et 100% de la part des transports selon les polluants). Il est le principal responsable de l'épuisement des ressources naturelles en pétrole. Il étend son emprise dégradante sur les territoires et les milieux naturels (près de 3% du territoire français métropolitain est dédié au transport, dont 80% sous forme de routes et d'autoroutes). Enfin, malgré des progrès récents indéniables, l'accidentalité routière compte plus de 300 000 tués de 1976 à 2015, soit 50 fois le nombre de tués par le train… A l'opposé, il n'est pas difficile de voir que le fret ferroviaire est une alternative très réaliste. C'est le mode de transport qui pollue le moins et sur ce point les chiffres sont impressionnants : 3.5 fois moins de CO2, 63 fois moins de SO2, 650 fois moins de CO, 16 000 fois moins de plomb etc…Il est économe en énergie (2% de l'énergie pour 10% du trafic). Il est le plus sûr : pas un seul mort dans le transport ferroviaire de matières

dangereuses depuis plus de 40 ans. Enfin il n'est pas nécessaire de préciser qu'il contribue à l'industrie nationale et au développement des territoires.

Et pourtant le fret ferroviaire dépérit

Malgré ces constats évidents et incontestables, la route continue à dominer le transport terrestre de marchandises en France. Sur les 323 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises transportées en France en 2015, 87% l'ont été par la route et seulement 11% par le train ! Cet effondrement est vrai non seulement en valeur relative puisque la part du rail était de 30% en 1985, mais aussi en valeur absolue car on est passé de 56 milliards de tonnes-kilomètres en 1985 à 34 milliards en 2015. Cette domination routière est une caractéristique générale en Europe – où la route représente 75% du fret et le rail 18% - même s'il faut noter des diversités de situations et des exceptions notables comme les cas suisse et autrichien qui connaissent un fort recours au fret ferroviaire tout en étant des pays de montagne. Cette désaffection du fret ferroviaire en France s'est accompagnée d'une déliquescence du réseau. Ainsi la longueur du réseau a diminué et depuis 1980, 5000 km de lignes ont cessé d'être exploités. Il s'est aussi détérioré faute d'investissements de maintenance suffisants pendant plus de trente ans. Les gares de triage ont vu leur nombre réduit avec la suppression annoncée en 2007 de 262 d'entre elles. Enfin, le réseau capillaire – constitué de lignes souvent à voie unique ou en impasse destinées à desservir des sites particuliers – est fortement menacé. Une telle insulte à la logique élémentaire mérite des explications. Elles sont de deux ordres : une offensive externe liée à la mondialisation néo-libérale relayée par les institutions européennes et une offensive interne à la SNCF par la complicité de ses dirigeants dans ce processus de casse.

Une casse de l'extérieur

Rappelons que la mondialisation est un modèle politique basée sur la concurrence libre et non faussée, le libre-échange et le carcan monétaire. Elle vise essentiellement à la marchandisation de tous les biens et services et à l'affaiblissement des Etats et des services publics. Au cœur de cette mondialisation, les multinationales réalisent à elles seules les deux tiers des échanges. Leur mode de production est fondé sur la dissémination planétaire des sites de fabrication pour optimiser les profits par le dumping social, fiscal et environnemental et leur méthode de gestion (à « flux tendu ») s'appuie sur une circulation ininterrompue de marchandises. Ce modèle est rendu possible par le coût dérisoire du transport maritime qui lui-même repose sur les paradis fiscaux et les pavillons de complaisance qui permettent de recruter du personnel sous-payé avec des droits sociaux au rabais. Et c'est exactement cette même logique qui prévaut sur le transport routier avec les chauffeurs qui sont les nouveaux esclaves modernes de la mondialisation. Autrement dit, pour les actionnaires des multinationales, le transport routier est nettement plus lucratif parce qu'il permet - bien plus facilement que le rail – d'échapper au fisc, à la protection des salariés et aux réglementations environnementales.

Les politiques publiques étant complètement inféodées aux intérêts du capitalisme international, on comprend mieux qu'elles aient, depuis un demi-siècle, favorisé systématiquement la route et la liste de ces favoritismes est bien longue. Ainsi, tandis que les transports routiers ne paient pratiquement pas la construction des infrastructures et que le lobby routier a facilement fait avorter l'écotaxe, le mode ferroviaire doit s'en acquitter quasi-intégralement. Le mode ferroviaire doit supporter les charges de la dette du système contrairement à la route. Les transporteurs routiers ont des cadeaux fiscaux par le biais de taxation entre l'essence et le gazole et, certainement le plus grave, la réglementation européenne a organisé un dumping social entre transporteurs routiers européens. L'un des leviers en est le cabotage : un transporteur étranger livrant en France a le droit d'effectuer trois opérations sur le sol national aux conditions financières de son point de départ. Quand on sait qu'un chauffeur français coûte 46 000 euros par an, contre 20 000

pour un polonais, on a tout compris … D'ailleurs le fret routier français se porte aussi mal que le fret ferroviaire ; il a perdu plus de 20 000 emplois en dix ans. Par souci d'humanité, nous ne nous attarderons pas sur les espoirs qui ont pu germer dans la tête de quelques esprits naïfs à la suite du Grenelle de l'environnement de 2007, de la loi sur la transition énergétique de 2015 ou encore à la conférence de Paris de 2015 sur le Climat (COP21). En résumé : une suite d'engagements non tenus et de vœux pieux…

Et aussi une casse de l'intérieur

Les politiques européennes ont donc préparé le déclin du fret ferroviaire public et, dans le même temps, la direction de la SNCF leur a emboité le pas. Elle s'est en effet engagée depuis une décennie dans une course à la baisse des coûts (moins d'équipements, moins d'agents, moins d'infrastructures…) pour se préparer elle-même à affronter la libéralisation exigée par Bruxelles. Ainsi, comme il a déjà été dit, de 2009 à 2016 les effectifs du fret SNCF ont été divisés par deux (de 13 000 à 6000 agents environ), des centaines de gares de triage ont été fermées, la modernisation nécessaire ne s'est pas faite, le réseau s'est dégradé etc… Mais plus aberrant encore : la SNCF a organisé en interne la concurrence à son propre fret ferroviaire par des filiales de droit privé. Sur la route d'abord, avec Géodis dont elle détient 98% du capital et qui est devenu le premier transporteur routier français en recourant massivement à la sous-traitance. Il faut savoir que des chauffeurs roumains travaillent pour Geodis neuf semaines sans quitter leur camion pour un salaire mensuel brut de 237 euros ! Et concurrence en interne sur le rail aussi avec VFLI (Voies Ferroviaires Locales et Industrielles) qui peu après l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence communiquait sur ses tarifs inférieurs de 15% à ceux de Fret SNCF. Pas étonnant quand on sait que les salariés de VFLI relèvent des accords de branche du fret ferroviaire privé, nettement moins protecteurs que ceux du Fret SNCF !! En résumé, le but des dirigeants actuels de la SNCF est de transformer l'opérateur public historique en groupe capitaliste mondial et pour ce faire, il leur faut laisser dépérir le service public français et se tourner vers l'activité internationale. Ce tournant est d'ailleurs largement amorcé : en 2015 la SNCF a réalisé 33% de son chiffre d'affaires à l'international.

La suite

Il est grand temps que l'Etat français reconnaisse le fret ferroviaire comme un service public à part entière et qu'il exerce en cette matière sa pleine souveraineté. Délivré du dogme stupide de la concurrence et doté de moyens adaptés, le Fret SNCF pourrait alors répondre efficacement aux besoins de la population en termes d'écologie, de couverture, de ponctualité, et de sécurité. Tout cela est possible et ne dépend que de la volonté politique.

Source : « Transport de marchandises. Changeons d'ère ! »

Un rapport co-écrit par le CE fret et émergences