

Octobre 2023

Enjeux environnementaux, sociaux et sociétaux

**Défendre
et développer
le transport public
de marchandises
par le rail**



Sommaire

Édito	3
Le fret ferroviaire : un enjeu de politiques publiques	4
Le transport de marchandises par rail, victime du dogme libéral	5
Le fret ferroviaire, le moyen de transport de masse le moins polluant	6
Repenser la logistique	7
Conclusion	8

La politique des transports est constitutive d'une politique d'aménagement du territoire, de développement économique, de cohésion sociale et environnementale.

Face aux enjeux sociétaux et environnementaux, les logiques libérales mises en œuvre par les gouvernements successifs et les grandes entreprises conduisent à la casse du service public ferroviaire plutôt qu'à son nécessaire développement.

Alors que le Capital n'a jamais eu autant besoin du transport pour les échanges des biens et marchandises, en raison de la délocalisation des activités industrielles ou du e-commerce, la recherche systématique de la rentabilité financière et de la baisse du coût global de production s'opère au détriment de la réponse aux besoins. La libéralisation du fret ferroviaire, avec l'ouverture à la concurrence en 2006, a, en définitive, consisté au financement d'entreprises privées avec de l'argent public, à l'abaissement des conditions sociales des salarié·es, à un report modal vers la route sans faire l'économie d'un euro d'argent public contrairement aux objectifs annoncés. Dans les faits, la volonté politique, affichée lors du Grenelle de l'environnement en 2007, ne s'est pas traduite par des actes. L'abandon du transport des marchandises par le ferroviaire au profit des règles du marché et aux logiques financières dominantes ont conduit au repli de ces activités.

Choisir d'utiliser le rail pour transporter des marchandises permet le développement du tissu économique, qu'il soit agricole, industriel ou de services, avec l'implantation d'activités mieux réparties sur l'ensemble du territoire. L'efficacité du rail pour le transport de masse est un atout indispensable à l'approvisionnement des sites industriels, comme à la mise à disposition des produits finis, de matériaux, de produits agricoles ou forestiers. Le transport de marchandises par le fer, de proximité, est un facteur de cohésion et de désenclavement territorial. Le transport ferroviaire peut et doit jouer un rôle majeur pour l'ambitieuse et nécessaire relance industrielle et agricole décarbonée en réduisant les émissions de gaz à effet de serre en conformité avec les objectifs du GIEC.

Par cette note, la CGT entend faire le lien entre le démantèlement du fret ferroviaire et les enjeux environnementaux et sociaux. Elle explique les enjeux majeurs, et dénonce la politique de casse du service public SNCF. Elle rappelle pourquoi il est indispensable, dans un contexte de crise climatique et environnementale, de défendre et de développer le transport de marchandises par voies ferrées.

Nathalie Bazire

Secrétaire confédérale
en charge des politiques publiques
et aménagement du territoire

Le fret ferroviaire - un enjeu de politiques publiques



Alors que la part modale de marchandises transportées par le rail est d'à peine 11 % en 2021, le gouvernement accélère la mise à mort de l'outil public Fret SNCF.

Il entend céder 30 % des marchés de Fret SNCF (l'intégralité de ses trains dédiés, c'est-à-dire des trains de marchandises affrétés par des chargeurs uniques dans des secteurs tels que la sidérurgie, la pétrochimie et le portuaire), 20 % de son chiffre d'affaires (soit près de 150 millions d'euros) et 10 % de ses effectifs (soit 500 emplois) à la concurrence.

Cette décision, si elle devait être mise en œuvre, consisterait en outre à céder au secteur privé l'une des activités les plus rentables, qui devrait connaître un développement important dans les années à venir. Le cantonnement de la dette de 5,3 milliards d'euros au niveau de la holding, décidé dans le cadre de la mise en œuvre de la loi dite « pacte ferroviaire » de 2018 – reprochée à la France par la Commission européenne – profiterait ainsi directement aux concurrents de Fret SNCF, au moment où la filiale dégage enfin une marge opérationnelle. Notons par ailleurs que la rentabilité de cette activité tient en grande partie au soutien financier apporté par l'État au fret ferroviaire, dont le montant annuel des aides serait porté de 170 millions d'euros à 200 millions dès 2025, et prolongé jusqu'en 2030.

Le projet du Gouvernement compromet par ailleurs directement le pilotage d'objectifs essentiels à la transition écologique. En effet, Fret SNCF, détenue à 100 % par SNCF Holding, entreprise qui fait partie du groupe public ferroviaire SNCF, serait appelée à disparaître au profit de deux nouvelles entités (une entreprise ferroviaire et une entreprise chargée de la maintenance) dont une partie du capital serait cédée à un tiers (privatisation). L'entrée d'actionnaires privés au capital de ces dernières pose ainsi la question de la mise en œuvre des caps fixés pour la décarbonation du secteur des transports, qui reste le premier émetteur français de CO₂.

Alors que la France entend doubler la part modale du fret d'ici 2030, il est difficile d'imaginer que cette trajectoire puisse être sécurisée quand, dans le même temps, des acteurs privés prendront part aux décisions et orientations de la nouvelle entité. En l'état, rien ne permet de croire que les engagements formulés par le Gouvernement puissent être tenus pour empêcher ce report modal inversé (report du volume transporté par le rail sur la route), il n'existe en effet aucun moyen de contraindre des opérateurs économiques à choisir le transport de marchandises ferroviaire plutôt que le transport routier pour l'acheminement de marchandises.

À rebours de cette trajectoire, l'État concède au capital la construction de nouvelles autoroutes par l'artificialisation de centaines d'hectares de terres agricoles, et des zones humides et naturelles seront rayées de la carte.

À l'heure de l'urgence climatique, la priorité n'est-elle pas, entre autres, de développer les transports collectifs et le fret ferroviaire ? Rappelons qu'un train, c'est jusqu'à 50 camions en moins sur les routes et autoroutes. Des choix politiques incohérents au vu du discours gouvernemental qui prône la priorité de la transition écologique.

Dans son ensemble, le secteur des transports est l'un des plus gros contributeurs de la pollution liée à l'activité humaine. En France, l'action sur les transports pour l'amélioration de la qualité de l'air est donc déterminante. Selon un rapport du Cese, il existe de fortes interactions entre la hausse des températures et les autres atteintes à l'environnement, en particulier les pollutions. Certains secteurs d'activités sont particulièrement concernés par les risques liés aux modifications du climat, notamment les transports. Il est donc urgent de les repenser.

Le transport de marchandises par rail, victime du dogme libéral



En 2021, ce sont 334,5 milliards de tonnes-kilomètres (t·km)¹ qui ont été transportées, tout type de modes de transport confondus ². Alors que dans les années 1980 le fret ferroviaire représentait 80 milliards de t·km, ce chiffre chute à 35,8 milliards en 2021. Parallèlement, sur la même période, le trafic de marchandises a augmenté de 80 %³, principalement capté par la route. Aujourd'hui, le transport routier représente 87 % du transport de marchandises terrestres. Cet état de fait est le résultat d'une lente agonie, qui résulte en particulier de décisions politiques catastrophiques. Même si certains gouvernements ont prétendument voulu augmenter la part modale du transport ferroviaire de marchandises (le gouvernement Jospin souhaitait doubler la part du fret, pour atteindre 100 milliards de t·km, et le Grenelle de l'environnement a fixé à 25 % l'objectif de la part modale), dans les faits, aucun moyen n'a été débloqué pour atteindre ces objectifs ambitieux.

L'Union interfédérale des transports CGT propose un objectif de 25 % de part modale pour le ferroviaire à horizon 2050 opéré par la SNCF.

C'est en lien avec la fiche n° 29 « Droit aux transports » des repères revendicatifs confédéraux. La CGT porte le développement du fret ferroviaire, fluvial et maritime, dans une logique multimodale, et porte l'ambition de lui donner un caractère de service public au regard du développement humain durable et de la sécurité.

Cependant, le service public de transport de marchandises a été régulièrement attaqué durant les trente dernières années: plans d'économies massifs, ouverture à la concurrence nationale et internationale, démantèlement du groupe SNCF, abandon des activités rentables au profit de nouveaux concurrents, transformation en filiales de droit privé...

Les conséquences sont catastrophiques: chute de la part modale du fret ferroviaire jusqu'à 9 % (léger rebond en 2021), fermeture de gares de triages⁴ et de lignes fret, abandon des raccordements d'entreprises au réseau⁵, suppressions de postes massives⁶ avec une perte de compétences dramatique...

Les dernières décisions du gouvernement concernant Fret SNCF sont catastrophiques, avec une poursuite de l'éclatement du groupe public ferroviaire, un abandon des dernières activités rentables à ses concurrents et une porte ouverte à la privatisation totale. L'évolution du transport ferroviaire en France depuis quarante ans se résume à une longue descente aux enfers. Pourtant, ce moyen de transport est une des clés pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES). Redévelopper le fret ferroviaire et particulièrement Fret SNCF, c'est aussi repenser l'aménagement du territoire et notre manière d'appréhender la logistique.

À l'inverse, pour la CGT, réintégrer l'activité publique de transport ferroviaire de marchandises de la SNCF au sein d'une entité qui rassemblerait l'activité voyageurs et l'activité marchandises serait une première étape du retour à une entreprise unique et intégrée. Cela permettrait de remettre de la mutualisation des moyens et d'améliorer la réponse aux besoins.

1. La tonne-kilomètre est une unité de mesure de quantité de transport correspondant au transport d'une tonne sur un kilomètre

2. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2023/partie2-transport-interieur-marchandises>

3. Source : CSE Fret SNCF.

4. 11 jusqu'à aujourd'hui.

5. Installations terminales embranchées (ITE). Plus d'une sur trois est inutilisée.

6. Depuis 2009, ce sont 7 500 emplois qui ont été supprimés, soit environ 63% des effectifs.

Le fret ferroviaire, le moyen de transport de masse le moins polluant



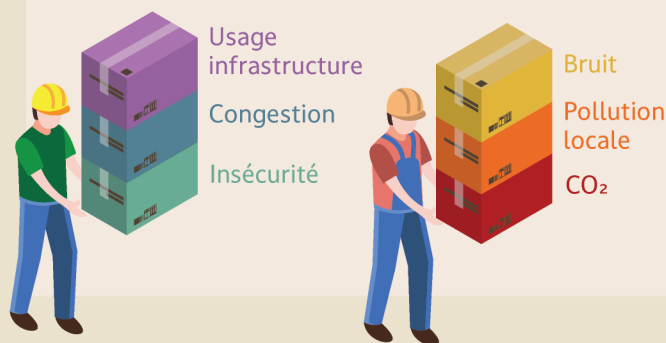
Plusieurs facteurs expliquent que le rail est le mode de transport le moins polluant :

- la masse transportée (un train de fret transporte en moyenne l'équivalent de 40 à 50 camions) ;
- le contact fer-fer (entre la roue et le rail) limite énormément les frottements. Il faut donc beaucoup moins d'énergie pour mettre en mouvement ces masses de marchandises que pour la route ;
- une grande partie des couloirs de fret ferré sont électrifiés, permettant un mode de traction très bas carbone, en particulier en France, où l'électricité est majoritairement décarbonée.

On peut ainsi estimer les coûts externes engendrés par les différents types de transports, indiqué sur le schéma ci-dessous :

Coûts externes des différents types de transports de fret (€/kt-km)

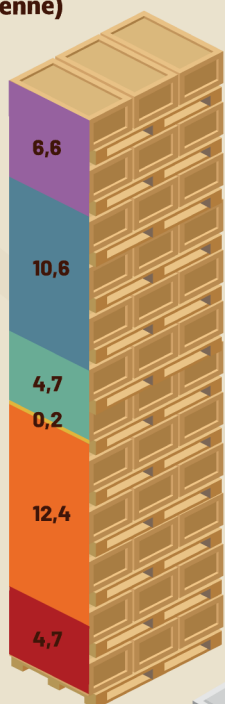
Le coût du carbone est calculé par rapport au prix de la tonne de carbone en 2015 sur le marché. Il est à noter que cet indicateur ne se calcule pas vraiment par rapport à l'impact du réchauffement climatique, sur nos infrastructures par exemple. Si le coût des catastrophes climatiques était vraiment pris en compte, les coûts externes du transport routier seraient bien plus importants !



Poids lourds

(moyenne)

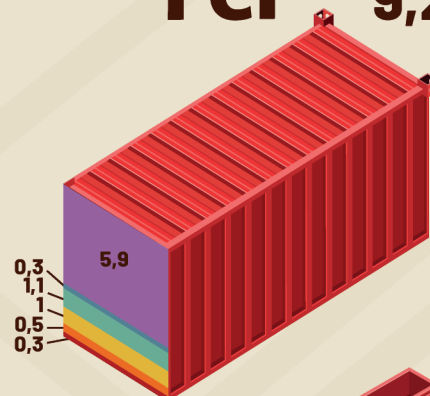
39,6



Fluvial 12,6



Fer 9,2





Soutenir le transport de marchandises par rail via Fret SNCF, c'est aussi réfléchir à la façon dont la logistique est organisée. Que ce soit au niveau de la production, où la politique du « zéro stock » (le stockage étant considéré comme trop coûteux) implique de travailler constamment en flux tendu et donc de disposer de vecteurs logistiques hyper flexibles et efficaces.

Mais également au niveau de la distribution, et en particulier de ce que l'on appelle le « dernier kilomètre ». S'il est évident que nous ne pouvons pas raccorder chaque habitation ou chaque entreprise au réseau ferroviaire, il y a un certain nombre de choses à revoir. Actuellement, les agglomérations sont ceinturées d'énormes bases logistiques des différents transporteurs (qui ne cessent de se développer, artificialisant toujours plus les sols). Ces entrepôts sont alimentés par des poids lourds, puis les marchandises sont ensuite redistribuées, très souvent par des véhicules utilitaires. **Relier ces bases logistiques au réseau ferroviaire serait un premier pas pour réduire le flux de camions.**

Pour la CGT, l'introduction de clauses environnementales entre clients et fournisseurs doit permettre l'intégration de la livraison des marchandises jusqu'aux portes de l'entreprise. Force est de constater que les industriels abandonnent ce mode de transport alors que les infrastructures existent (par exemple chez Michelin, à Vannes).

Il faut ainsi penser à réintroduire des zones logistiques à l'intérieur même des villes. L'utilisation de tram-fret serait aussi à réétudier (plusieurs expérimentations avaient été réalisées, en particulier à Saint-Étienne). Des solutions existent, qui ne demandent qu'à être développées.

Pour permettre l'installation de ces « entrepôts logistiques urbains », la sanctuarisation de certains terrains de la SNCF, autrefois utilisés, notamment pour les activités de messageries (Sernam) est nécessaire. Or, actuellement, ces terrains sont revendus les uns après les autres, bénéficiant notamment de l'explosion du coût de l'immobilier dans les centres-urbains.

Compte tenu des infrastructures actuelles, du fait des sous-investissements dans le ferroviaire, le train ne peut aujourd'hui rivaliser avec de tels délais. Mais si nous souhaitons réellement développer la part modale du ferroviaire et réduire l'impact des transports dans l'émission de GES, nous devons agir :

- pour développer l'emploi cheminot (plus de 10 000 emplois ont été supprimés chez Fret SNCF depuis l'ouverture à la concurrence du transport de marchandises par le rail en 2006) ainsi que la formation induite par la technicité de certains métiers ;
- pour réunifier le corps social cheminot ;
- pour des augmentations de salaires afin de payer au prix juste le travail et fidéliser les cheminot·es au sein de la SNCF ;
- pour mettre en place une fiscalité environnementale favorisant le report modal de la route vers le rail.

Nous aurons aussi à engager une véritable révolution pour développer Fret SNCF (voir le projet de la fédération CGT des cheminot·es : « Ensemble pour le fret »), en nous mobilisant avec les salarié·es, élu·es politiques, associations d'usager·es, pour notamment réouvrir des gares fret, des triages, relancer la technique du wagon isolé, définir un schéma d'accès au transport ferroviaire qui garantisse pour chaque département la proximité avec un triage, un terminal de transport combiné et un corridor fret.

À l'heure où les questions de dérèglement climatique imposent de prendre des mesures fortes pour la préservation de la planète et des populations, il est nécessaire de mettre en œuvre une politique de transport offensive pour l'intérêt général.

La CGT milite pour une politique des transports offensive. Cela passe par le transport de marchandises par le rail via une entreprise publique dégagée de toutes contraintes économiques et des logiques de marché.

Il faut créer les conditions d'imposer une volonté politique et une maîtrise publique des transports, cohérente et basée sur les principes du service public, visant la réponse aux besoins et l'efficacité économique, sociale et environnementale ainsi qu'un aménagement du territoire équilibré.

Cela passe aussi par une politique industrielle qui répond aux enjeux de relance de services publics. Développer des filières industrielles pour la construction, la déconstruction et le recyclage des matériels roulants ferroviaires et routiers ainsi que des navires maritimes et fluviaux, ce qui suppose un développement de l'innovation, de la recherche et développement. En ce sens, la CGT exige du gouvernement d'imposer le maintien de la fabrication du matériel roulant sur le territoire national : il faut donc que l'unique fabricant, l'activité de l'entreprise Valdunes, fournisseur historique de SNCF, pour la fourniture de roues et d'essieux, puisse perdurer en tant que maillon vital d'une transition industrielle verte.

La CGT milite pour une démocratisation dans l'élaboration des choix en renforçant la présence, le pouvoir de propositions des représentant·es des salarié·es et des usager·es à tous les niveaux de concertations où s'élaborent et se mettent en œuvre les politiques afin d'élaborer de nouvelles propositions répondant aux divers besoins de transport multimodaux et de l'intermodalité.

Repères revendicatifs CGT :



Fiche n° 29 .
Droit aux transports



Fiche n° 31 .
Développement humain durable