LABORATOIRE SOCIAL D'ACTIONS D'INNOVATIONS DE RÉFLEXIONS ET D'ÉCHANGES

Face à l'urgence climatique :
Redessiner un avenir pour le fret ferroviaire.

Sommaire

Préface	*page 3*
Le fret ferroviaire, un avenir encore bien contrasté	*page 5*
Relance du fret, transport ferroviaire : un enjeu régional	*page 14*
Pour des syndicats acteurs de la reconquête du fret ferroviaire	*page 20*

février 2022

LISTE DES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL LASAIRE

Jean-Louis ROHOU
Jean-Paul CARLAT
Pierre HERITIER
Joël LE COQ ***animateur***
Robert MOUNIER- VEHIER
Edgar STEMER
André STIMAMIGLIO

CASAIRE

février 2022

Face à l'urgence climatique :

Redessiner un avenir pour le fret ferroviaire.

L'heure des choix :

Élections présidentielles et législatives, nouvelle présidence française de l'union européenne, la période qui s'ouvre doit permettre de faire des choix qui risquent d'être lourds pour l'avenir.

L'urgence climatique n'est plus un concept abstrait. La multiplication des phénomènes catastrophiques, feux de forêts, pénurie d'eau potable, appauvrissement de la biodiversité, production agricole fragilisée par les dérèglements climatiques, fonte des glaciers, réchauffement des pôles, montée des eaux de la mer, c'est maintenant. C'est donc maintenant qu'il faut agir pour limiter le réchauffement climatique.

Nous refusons l'arrêt brutal de l'appareil de production dont les conséquences économiques et sociales seraient dramatiques mais, sans des mesures drastiques, le réchauffement climatique risque de devenir incontrôlable.

Il est encore possible de choisir un développement des besoins humains respectueux de l'environnement et de la biodiversité. Mais il faut changer de cap. C'est ce que nous préconisons pour le domaine du transport.

Du tout routier au transport durable.

Tous modes de déplacement des personnes et des marchandises comptabilisés, le transport est le deuxième générateur de gaz à effet de serre dans le monde après l'énergie. Le développement débridé des modes routiers dans les années 70 a fortement contribué au réchauffement climatique.

Le logiciel de certains décideurs comme de citoyens est en train de changer. Le temps n'est plus au tout voiture, au tout camion. Depuis les années 1980 dans les métropoles urbaines, un partage plus équilibré des voies, la reconstruction de réseaux de transports en commun articulés autour des tramways et des métros a été engagé. La promotion et l'aménagement des voies de circulation en faveur des modes de déplacements doux (piétons, vélos, trottinettes, gyropodes...) se développe, même si ce n'est pas sans conflits.

Aujourd'hui le maillage des territoires par des moyens de transports durables constitue un enjeu sociétal, social et écologique majeur.

Une prise de conscience semble se dessiner. L'Europe, sous l'impulsion du parlement européen, agit sur les normes et interdit à terme les véhicules thermiques. Le transport ferroviaire faisant largement appel à la traction électrique filaire, ce qui résout aussi le problème des batteries, est plus vertueux. Il redevient une priorité. L'année 2021 a été proclamée « l'année du train ». L'Europe envisage des liaisons nouvelles de fret, « le Thalys du fret » et finance la liaison Lyon Turin. Elle annonce son intention de faire regagner des parts de marché au fret ferroviaire. Cette inflexion vers un transport plus durable doit être amplifiée ! Il existe de nombreuses lacunes en matière de coordination des réseaux nationaux. La Présidence française de l'Union en saisira-t-elle l'occasion ?

Fret ferroviaire : la France est en retard.

Alors que la route représente 89% du transport de fret en France, le fret ferroviaire seulement 9 %. Il y a 50 ans le ferroviaire était majoritaire. La part de marché du fret ferroviaire est de 18% en Allemagne, 32% en Autriche, 35% en Suisse.
Les gros trafics de pondéreux, charbon, minerais, céréales qui constituaient une part essentielle du trafic, se sont effondrés et la désindustrialisation a eu des conséquences très négatives.

Mais depuis des décennies au lieu de chercher à moderniser pour répondre à l'évolution du marché, l'État a fait le choix du tout routier contre les modes alternatifs comme le ferroviaire et le fluvial. La SNCF a fait le choix du voyageur, et particulièrement du TGV contre le transport de fret. Un grand nombre de milieux économiques et professionnels français ont considéré que le transport de fret ferroviaire était dépassé et qu'il devait être abandonné.

Changer de priorité !

Pour le fret ferroviaire français un fragile redressement semble se dessiner :

C'est un transporteur routier breton qui choisit l'intermodalité pour transporter des voussoirs en béton de Rennes vers Paris. 300 trains sur 2 ans permettront d'éviter 12000 semi-remorques sur les routes entre Rennes et Paris.

C'est le port de Sète qui met en place 2 autoroutes ferroviaires vers Calais et le Luxembourg pour acheminer des remorques en provenance de la Turquie.

C'est l'alliance 4 F (Fret Ferroviaire Français du Futur) qui associe tous les acteurs de la filière (entreprises de transport ferroviaire de marchandises, y compris la SNCF, opérateurs de transport combiné, groupements, associations, syndicats professionnels, gestionnaires de réseaux, y compris SNCF Réseau, etc.) qui s'est donné pour objectif le doublement de la part de marché du fret ferroviaire d'ici 2030.

C'est la coopérative Railcoop qui tente de relancer une activité fret et voyageurs sur des créneaux délaissés par la SNCF même si cette initiative est matière à débat.

Mais il faut dire aussi que les initiatives privées ne suffiront pas. Le train a beaucoup de vertus écologiques, et d'intérêts pour les territoires mais il a aussi des défauts…Il fait du bruit, transporte, parfois en masse, des produits dangereux. Il vient en pleine ville, ce qui est très bien pour les déplacements de personnes, nettement moins bien pour le passage de trains de fret la nuit...

Cette reprise ne sera qu'un feu de paille si la qualité de service mais également sociale et environnementale n'est pas au rendez-vous. Le transport ferroviaire de fret est pénalisé par des dizaines d'années de sous investissements. Le réseau n'a pas été suffisamment entretenu, le matériel est vétuste...C'est un véritable changement de priorité de tous les acteurs que l'État doit impulser.

Redessiner un avenir désirable pour le ferroviaire.

Ce n'est pas seulement une question d'investissement, il faut donner du sens, refaçonner un avenir redonner l'envie du ferroviaire aux usagers, aux chargeurs, aux cheminots, aux territoires. Pour l'Etat et SNCF Réseau, simplifier les procédures et réglementations d'accès au choix d'un acheminement ferroviaire doit constituer un objectif déterminant. Il appartient aussi à l'État d'investir dans le réseau ferré pour que la qualité de service soit au rendez-vous.

C'est indispensable pour réduire l'émission de gaz à effet de serre, en permettant de maintenir les échanges, de soutenir l'emploi et de revitaliser les territoires.

Mais ce travail nécessite la mobilisation de tous les acteurs : régions et territoires, entreprises, acteurs sociaux et syndicats particulièrement. Il nous apparaît qu'il existe aujourd'hui une grande opportunité pour impulser un large dialogue social et sociétal, particulièrement au sein de la branche, en réunissant tous les acteurs concernés. Sans ce dialogue, le risque est élevé d'une stagnation et d'une régression du fret ferroviaire, jusqu'à sa disparition ce qui serait lourd de conséquences à l'avenir pour le climat, la vitalité économique et sociale des territoires, du pays, traversé par des corridors de fret et de ses habitants qui subissent les pollutions et encombrements.

Le dossier que Lasaire a élaboré depuis prés d'un an, entend contribuer à l'état des lieux sans nier les difficultés. Il cherche à susciter un débat qui nous semble important dans la période qui s'ouvre dans notre pays.

LASAIRE

avril 2021

Le fret ferroviaire, un avenir encore bien contrasté

Jean-Louis ROHOU

Dans le cadre de la relance industrielle et écologique envisagée après la crise sanitaire, Lasaire a repris sa réflexion sur la question de la reconquête du fret ferroviaire visant à réduire les transports routiers. La présente Note ouvre la discussion sur ce qu'il est advenu du fret ferroviaire en 50 ans et les perspectives de reconquête. Une deuxième Note montre l'intérêt pour les syndicats à participer à cette reconquête et à encadrer par des règles sociales l'évolution des conditions de travail. Une troisième Note abordera la question sous l'angle territorial en relation avec le projet européen de liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Le fret ferroviaire est depuis de nombreuses années dans une situation de régression continue en France, avec une part de marché réduite à 9%.

Il y a 50 ans à peine, le transport de fret était dominant sur le réseau ferroviaire français et constituait la principale recette pour la SNCF. Mais les gros trafics de pondéreux, qui constituaient une part essentielle du trafic, se sont effondrés et la désindustrialisation a eu des conséquences très négatives. La SNCF, de plus, s'est bien désintéressée de cette activité ces dernières années.

Cette attitude d'un certain abandon de la part de l'opérateur ferroviaire historique a évidemment concouru à renforcer l'opinion de certains milieux économiques et professionnels assurant que le transport de fret par chemin de fer était aujourd'hui dépassé.

Une politique du « tout routier » s'est donc progressivement mise en place. La route représente 89 % du transport de fret en France. A noter que ce très mauvais résultat ne profite qu'assez peu aux routiers français, très concurrencés par les transporteurs d'Europe de l'Est…

Une large partie du développement qui suit provient des interventions recueillies au colloque d'Objectif OFP, toujours passionnant, qui s'est tenu le 19 novembre 2020, sous la présidence de Jacques Chauvineau, son Président. Merci à André Thinières, son délégué général qui a permis l'organisation de ce colloque à distance et la mise en ligne de toutes les interventions.

I - CETTE POLITIQUE DE TOUT ROUTIER LAISSE DES TRACES PROFONDES

- **1.1 La logistique de production-distribution s'est organisée en fonction de cette situation.**

Ainsi, par exemple, alors que la Région Centre-Val de Loire se montre plutôt exemplaire pour le dynamisme de sa politique ferroviaire pour les voyageurs, mais aussi – c'est plus exceptionnel – pour le fret, des zones logistiques se sont assez massivement implantées aux sorties d'autoroutes dans cette région, en rase campagne :

Exemple sur l'A 10 -Allaines-Janville

-Artenay (voie ferrée proche)

-Orléans-nord (voie ferrée proche)

-Meung sur Loire (voie ferrée proche)

-Mer (Chambord) (voie ferrée proche)

Évidemment, tout le trafic qui s'effectue à partir de ces zones au moyen de l'autoroute ne pourra être reconquis que difficilement par le train, compte-tenu des investissements réalisés et des organisations de stockage-distribution mises en place.

Et des exemples comme celui de l'A 10, on pourrait en retrouver bien d'autres sur les grands axes autoroutiers nationaux.

N'est-ce pas un obstacle sévère au report modal et comment le lever ?

Pour limiter les émissions de gaz à effet de serre engendrées par les mouvements de gros véhicules routiers desservant les grands centres logistiques, pour réduire la croissance de la circulation de ces véhicules sur les axes routiers, le moment ne serait-il pas venu de conditionner au moins les nouvelles implantations de ces grands centres à l'existence d'un raccordement au réseau ferroviaire ?

Ce pourrait être réalisé au moyen de concertations entre les collectivités intéressées, le gestionnaire du réseau ferré, SNCF Réseau, les promoteurs de tels projets, avec une adaptation du cadre réglementaire et de celui des mécanismes de subventions publiques

- Des secteurs entiers de transport reposent exclusivement sur la route. C'est notamment le cas de l'alimentaire :

  - les produits d'élevage (lait, viandes, etc.), provenant des Régions Bretagne, Pays de la Loire et Normandie sont acheminés par camion avec des organisations logistiques bien en place

  - pour les fruits et légumes du Midi, ou de Bretagne, il en va de même

  - tout l'approvisionnement des Halles de Rungis s'effectue par voie routière (le fameux ex-train Perpignan-Rungis n'est qu'un simple symbole !), alors que le MIN dispose de branchements ferroviaires dédiés, d'un faisceau de voies et d'une gare spécialisés et que les pavillons des différents marchés sont desservis par des voies ferrées…

Il y a quelques exceptions pour les boissons (eaux minérales) où Danone et Nestlé-Waters ont recours au train pour certains acheminements.

- La très forte croissance de la vente sur Internet, encore renforcée depuis la crise sanitaire, s'effectue entièrement par voie routière pour la distribution, mais aussi pour les acheminements vers les plateformes. Tout ce secteur en plein développement échappe au rail.

- Il en va de même, pratiquement, pour toute la grande distribution (supermarchés, hypermarchés), grands magasins de bricolage, centres commerciaux (certains pouvant se situer le long de voies ferrées, comme Rosny 2)

Même si le rail est évidemment mal adapté à la distribution urbaine, il reste que beaucoup d'acheminements sur des distances longues ou moyennes, qui donnent lieu à de très importantes circulations de poids lourds sur le réseau routier, pourraient théoriquement faire appel, au moins pour partie, au transport ferroviaire. Mais cela supposerait un profond bouleversement de l'organisation logistique actuelle.

II-UN «ALIGNEMENT DES PLANÈTES» FAVORABLE AU FRET FERROVIAIRE ?

2.1 La préoccupation écologique est de plus en plus partagée dans l'opinion publique et dans les milieux politiques, notamment vis-à-vis du réchauffement climatique et de ses conséquences sensibles pour la population.

Or le transport, et en tout premier lieu les véhicules routiers, est particulièrement émetteur de gaz à effet de serre. Le transport ferroviaire faisant majoritairement appel à la traction électrique représente un avantage certain.

Le mouvement écologique et ses responsables qui ne semblaient pas très préoccupés par l'avenir du transport ferroviaire de fret semblent s'y intéresser davantage aujourd'hui.

Les conséquences de la pandémie et la place qu'a occupée le transport ferroviaire dans les acheminements de biens durant cette situation de crise ont amené les responsables politiques à se poser des questions. Même le Président Macron qui n'avait guère parlé chemin de fer depuis son élection a évoqué le fret ferroviaire et les petites lignes.

2.2 Au plan européen, les choses bougent aussi, notamment sous l'impulsion de Karima Delli, Présidente de la Commission Transport du Parlement européen. L'année 2021 est proclamée *Année du Train* (on se demande néanmoins si, en France, l'opérateur historique s'en est aperçu, alors que nos voisins, notamment les Allemands, avancent …)

On a même cru voir resurgir le grand projet Eurocarex, surnommé le Thalys du Fret, qui permettrait de relier les 5 aéroports d'Amsterdam, Londres, Liège, Paris et Lyon (le maillage pouvant s'étendre ensuite à l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne), dans la perspective de transférer 100 % du fret aérien intra-européen vers le train et 20 % du trafic routier express. Mais la France s'y montre peu favorable pour Roissy et, du coup, la Belgique semble y renoncer pour Liège.

Karima Delli souhaite une redevance poids lourd au kilomètre pour financer le fret ferroviaire et estime cette proposition peu soutenue par le gouvernement français. Elle insiste sur le rôle des corridors fret européens, l'amélioration de leur gouvernance, celle du contrôle-commande, la baisse des redevances pour rendre ces corridors vraiment performants et compétitifs. Elle

propose aussi de développer la formation aux métiers du fret ferroviaire par la création d'instituts spécialisés.

Le ministre portugais des infrastructures qui préside le conseil transports au premier semestre 2021 a estimé qu'il faut en faire beaucoup plus pour atteindre nos objectifs environnementaux, constatant aussi des approches très différentes parmi les 27. La commissaire européenne aux transports a appelé, de son côté, les Etats membres à réserver une place importante au rail dans leurs plans de relance, mais la Commission européenne reste centrée sur les infrastructures et un réseau intégré.

Du coup, 16 Etats membres, à l'initiative de la France, dans une déclaration commune, début avril, invitent la Commission européenne à bâtir un « mécanisme de soutien aux opérateurs de fret ». Le ministre français estime que soutenir financièrement le fret ferroviaire, pour le rendre plus compétitif que le routier, serait une opération vertueuse et à coût nul car le coût des aides serait compensé par les gains environnementaux (moins de pollution, de bruit, de congestion des routes, etc.).

2.3 L'alliance « 4 F » (Fret Ferroviaire Français du Futur) qui associe tous les acteurs de la filière (entreprises de transport ferroviaire de marchandises, y compris la SNCF, opérateurs de transport combiné, groupements, associations, syndicats professionnels, gestionnaires de réseaux, y compris SNCF Réseau, etc.) constitue un moteur déterminant de ce qui peut devenir un véritable renouveau du transport ferroviaire de fret.

« 4 F » a pour objectif de doubler la part de marché du fret ferroviaire d'ici 2030, passant de 9 % aujourd'hui à 18 % en 2030. Cet objectif est repris par les pouvoirs publics.

Le retard français par rapport à ses voisins est énorme, puisqu'aux 9 % français, correspondent 18 % en Allemagne, 32 % en Autriche et 35 % en Suisse ! Et Karima Delli de rappeler, que pour le Parlement Européen, l'objectif pour la France doit être au minimum de 30 % à l'horizon 2030 !

2.4 Du côté de la SNCF, on semble un peu timide et surtout préoccupé par le trafic voyageurs en berne. Même si un dynamisme semble se dégager du côté du responsable Fret, lequel, comme SNCF Réseau, participe activement à 4 F, on ne voit pas apparaître une véritable stratégie de reconquête.

Outre le travail de Fret SNCF, on notera aussi parmi les 4 orientations stratégiques de SNCF Réseau : « l'orientation clients absolue » (« toute décision ou action part du client ») et « l'exigence de qualité de production » (« afin de garantir des sillons et une exploitation robustes »), qui correspondent bien aux attentes des entreprises ferroviaires et des chargeur
2.5 Pour le transport combiné les objectifs et les enjeux sont très importants : le doublement de la part de marché du fret ferroviaire signifie le transfert de 1 200 000 UTI (unités de transport intermodal) de la route vers le rail, ce qui représente un million de tonnes de CO^2 épargnées et 5 000 camions.

Il y a besoin de 15terminaux supplémentaires par rapport aux 35 existants

On trouvera en annexe du présent document une présentation de la très belle organisation des transports Lahaye pour le transport multimodal de voussoirs en béton, depuis Rennes jusqu'à Gennevilliers, pour les tunnels ferroviaires en construction en Ile de France.
Cela illustre bien le dynamisme, l'esprit de développement et d'innovation qui animent le monde du transport combiné aujourd'hu

2.6 L'État, au-delà du discours officiel positif, s'engage sur la perspective du doublement de la part de marché du ferroviaire en 2030, avec des financements nouveaux et importants :

-170 M€ d'aide à l'exploitation, prise en charge à 70 % des péages dès 2021 ; trois nouvelles autoroutes ferroviaires prolongées vers les pays voisins ; aide au transport combiné et au wagon isolé (ça, c'est vraiment nouveau, de reparler du wagon isolé !)

-1 G€ sur 2020-2024 pour la modernisation des voies de service, des triages, la mise au gabarit, les lignes capillaires (1 000 km remis à niveau pour une durée de 10 ans) la circulation de trains longs, les voies portuaires, les ITE, la digitalisation de l'exploitation ferroviaire, voire l'attelage automatique…

-Promesse d'un effort sur la qualité de service (durée des accords-cadres, limitation de l'impact des travaux sur les circulations fret)

2.7 Sur les 11,5 milliards d'euros du plan de relance du gouvernement pour les transports, 4,7 vont au secteur ferroviaire, mais beaucoup pour les voyageurs - c'est plus lisible (cf. les trains de nuit) – et peu pour le réseau fret (250 M€).

Les 30 milliards d'euros de France Relance pour la transition écologique respectent les 4 priorités :

-rénovation énergétique des logements privés

-rénovation thermique des bâtiments publics

- décarbonation de l'industrie

-véhicules propres

Donc, rien pour le transport ferroviaire…

2.8 Les engagements du ministre semblent bien relayés et commencent à être mis en œuvre par l'administration, ce qui est important. Il faut dire qu'il était temps, car l'article 178 de la LOM (loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019) prévoyait de telles mesures. Cf encadré ci-dessous.

article 178 de la LOM

La France définit une stratégie pour le développement du fret ferroviaire. Cette stratégie prévoit notamment les mesures nécessaires ;

1° A la mise en place de mécanismes d'aides ou de soutien au transfert modal et le développement du transport combiné, dans le respect des règles européennes relatives aux aides d'État

2° Au développement d'une composante ferroviaire à la logistique d'approvisionnement des agglomérations ;

3° A la modernisation et la mutualisation des infrastructures territoriales, en particulier les voies capillaires, les voies de services, les installations terminales embranchées et les terminaux de marchandises

4° Au développement d'infrastructures et de pôles d'échanges de fret multimodaux

5° Au renforcement de la desserte ferroviaire des ports, des grands ports maritimes et de leur hinterland

6°Au développement de corridors de fret ferroviaire transnationaux

Cette stratégie est définie par voie réglementaire

Elle comporte une évaluation de la situation du secteur du fret ferroviaire et de l'offre existante, chiffrée, et fixe un objectif d'accroissement de la part modale du transport de fret ferroviaire aux horizons de la stratégie nationale bas-carbone. Elle définit les territoires et les réseaux ferroviaires prioritaires pour le développement ou l'accroissement du fret ferroviaire et cible notamment les infrastructures devant faire l'objet d'investissements prioritaires à cette fin.

Le Gouvernement soumet, pour avis, cette stratégie au Conseil d'orientation des infrastructures et au Haut comité du système de transport ferroviaire, puis la transmet au Parlement, au plus tard le 1er janvier 2021.

2.9 On est encore loin de l'application de cette belle disposition législative. Cela d'autant que le projet de loi « portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets », préparé par le gouvernement suite à la fameuse convention citoyenne est assez décevant. Pour la partie transport, il est essentiellement consacré aux déplacements individuels (place de la voiture, véhicules plus propres, organisation des déplacements), au transport aérien de passagers (limitation des émissions de gaz à effet de serre et compensation) et très peu de mention du transport ferroviaire, même après adoption par l'Assemblée Nationale.

Rien sur le transport ferroviaire de fret, et, pour le transport routier de marchandises, la suppression progressive (jusqu'en 2030) du remboursement de la taxe sur le gazole, la limitation des émissions et la possibilité pour les régions et d'autres collectivités de péages pour le transport routier de fret.

Ce n'est pas rien, bien sûr, mais il semble dommage que, dans un texte qui devrait donner un cap important pour la transition écologique, la question du transport de fret soit finalement éclipsée par le sujet des déplacements de personnes. C'est sans doute la conséquence des préoccupations des 150 citoyens, reprenant majoritairement les thèmes habituels du mouvement écologique qui ne s'est pas beaucoup intéressé au fret. Mais ce projet de loi est abondamment commenté et discuté, et la vraie question du report modal et de la stratégie pour y parvenir n'y est pas posée…

2.10- Du côté syndical, l'attention se porte d'abord sur les revendications internes et il y en a, surtout dans une période de profonds bouleversements institutionnels et statutaires- avec une tonalité évidemment défensive. Les inquiétudes du personnel cheminot sont encore renforcées par la crise sanitaire actuelle, laquelle frappe paradoxalement beaucoup plus le transport de voyageurs que le fret.

La CGT Cheminots avait néanmoins publié en septembre dernier un plan de développement pour le fret ferroviaire « Ensemble pour le Fret », comprenant 13 « révolutions » pour développer le fret ferroviaire. Il ne semble pas y avoir eu d'actions menées sur le sujet depuis la sortie de ce document. L'activité fret ayant été touchée par de très fortes réductions d'emploi, cela n'aide pas les personnels concernés, devenus peu nombreux au sein de l'entreprise, à se mobiliser pour dessiner un avenir pour cette activité.

Cette initiative de la CGT mérite d'être notée. Elle reste néanmoins un peu tournée vers le fonctionnement passé, s'attache à l'exclusivité de la SNCF et appelle à une intervention forte de l'Etat sur le marché du transport. Mais il faut aussi observer que ce plan de développement a été élaboré avant les prises de position de 4F et les grandes perspectives dégagées pour le fret ferroviaire par les pouvoirs publics français et européens .

Ce travail de 4 F est tout à fait déterminant pour l'avenir du fret ferroviaire et on ne peut que s'en féliciter. Mais 4 F, c'est pour l'essentiel une organisation patronale. Et l'intérêt du fret ferroviaire passe aussi par l'intervention des organisations syndicales, des cheminots et personnels associés qui continuent de faire vivre cette activité dans des conditions vraiment difficiles.

III QUELQUES ÉLÉMENTS OU CONDITIONS FONDAMENTAUX POUR L'AVENIR DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE FRET

3.1 Le report modal. Même si c'est considéré comme implicite, il ne faut pas avoir peur de prononcer les termes de « report modal ». Le report modal est bien employé pour les déplacements individuels, mais finalement beaucoup moins pour le fret. Or le rapport entre les émissions de gaz à effet de serre du transport routier et celles du transport ferroviaire est tel que ces termes de transfert modal doivent être réhabilités, car ils étaient devenus quasiment dépassés, presque honteux dans les milieux techniques et politiques.

3.2 Le réseau ferroviaire est globalement sous-utilisé. Une plus grande utilisation est source de revenus pour son gestionnaire et c'est fondamental pour l'entretien et le développement. Et ce n'est pas en calculant charges et recettes ligne par ligne (et donc en tentant de « couper les branches mortes ») qu'on arrivera à un meilleur équilibre global du réseau., en particulier pour le fret dont au moins 20% du trafic vient des lignes capillaires.

3.3 Le rôle de SNCF Réseau est à cet égard fondamental. D'abord parce que le réseau est la base du service public ferroviaire. Parce que c'est SNCF Réseau qui a la vision de l'utilisation optimale du réseau, donc des besoins de modernisation et d'extension, en fonction des demandes des différents utilisateurs (ce ne sont pas que des opérateurs privés, il y a les régions, autorités organisatrices de la mobilité). C'est d'ailleurs lui qui démarche ces utilisateurs actuels et potentiels, qui optimise son usage et peut définir une vision stratégique du réseau.
3.4 Le lien avec les territoires est un élément important pour l'avenir du fret ferroviaire. Ce lien a été quasiment coupé depuis une bonne vingtaine d'années, au profit d'une gestion nationale du fret, certes indispensable pour quelques gros chargeurs, mais qui fait perdre la relation avec beaucoup de clients potentiels. Là encore, SNCF Réseau a un très grand rôle à jouer pour la relation avec les collectivités pour promouvoir le réseau, avec les chargeurs, les ports et leurs organisations.

3.5 Le train a beaucoup de vertus écologiques, mais il a aussi des défauts…Il fait du bruit, transporte, parfois en masse, des produits dangereux. Il vient en pleine ville, ce qui est très bien pour les déplacements de personnes, nettement moins bien pour le passage de trains de fret la nuit…C'est une difficulté à laquelle le fret ferroviaire sera confronté si, comme on le souhaite, il se développe, car un certain nombre de riverains se satisfont bien du faible niveau actuel de circulations fret. Ce ne sera plus le cas quand le trafic se développera.

Cela renvoie à l'état et à l'entretien du matériel roulant fret, souvent ancien (roulement, freinage), à l'absence de protections contre le bruit le long des voies. Rappelons que depuis plus de 50 ans, des déviations routières ont été construites pour les grandes, moyennes, voire petites villes, renforcées plus récemment par des murs anti-bruit. Rien de cela pour les infrastructures ferroviaires, sauf à Nîmes-Montpellier, mais pas à Lyon, notamment.

C'est une difficulté avec laquelle il faut absolument compter.

Ainsi, il y a plus qu'un frémissement dans le fret ferroviaire. Des perspectives importantes sont ouvertes. L'association de tous les acteurs concernés dans l'alliance 4 F est notamment un aspect nouveau et essentiel. Il y a une convergence de visions politiques, techniques et écologiques. Cela n'élimine pas toutes les pesanteurs et cette situation d'abandon ; il y a beaucoup de contradictions et de freins. Mais il ne faut pas laisser passer cette opportunité d'une vraie relance de cette activité.

ANNEXE

Les Transports Lahaye à Rennes

Voilà un transporteur routier traditionnel, Patrick Lahaye, à la tête d'un groupe familial fondé il y a bientôt 70 ans, qui a mis en place une organisation de transport multimodal innovante et exemplaire.

Pour transporter des voussoirs en béton fabriqués à Bruz, près de Rennes, vers Paris pour les tunnels de RER en construction, M. Lahaye a jugé préférable de recourir à un transport multimodal. En effet, chaque voussoir pesant 8 tonnes, il n'est pas possible d'en transporter 4 à la fois sur un semi-remorque classique (32 t + le poids du véhicule) pour respecter la réglementation, mais seulement 3.

M. Lahaye a donc fait construire des conteneurs, en fait des plateaux simples légers (et empilables) munis d'un dispositif de préhension pour leur manœuvre à l'aide d'une grue. Ces plateaux peuvent accueillir 4 voussoirs. Le trajet d'approche depuis Bruz jusqu'au chantier de transport combiné de la Plaine de Baud à Rennes fait moins de 20 km ; il en va de même pour le trajet d'approche du chantier parisien depuis Gennevilliers.

Cela représente environ 300 trains sur 2 ans, à raison de 2 à 3 par semaine. Cela évite environ 12 000 camions lourds sur le trajet entre Rennes et Paris !

mai 2021

RELANCE DU FRET, TRANSPORT FERROVIAIRE : UN ENJEU RÉGIONAL

Robert Mounier-Véhier

Cette Note poursuit la réflexion engagée par Lasaire sur l'avenir du ferroviaire et la reconquête du fret ferroviaire visant à réduire les transports routiers.

Une première Note a ouvert la discussion sur ce qu'il est advenu du fret ferroviaire en 50 ans et les perspectives de reconquête. Une autre Note montre l'intérêt pour les syndicats à participer à cette reconquête et à encadrer par des règles sociales l'évolution des conditions de travail. Cette Note aborde la question sous l'angle territorial, en relation avec le projet européen de liaison ferroviaire Lyon-Turin.

L'Union Européenne, pour lutter contre le réchauffement climatique, vient d'annoncer la relance du fret ferroviaire. Au plan national, les annonces faites sont plus centrées sur le transport voyageurs[1] Ces choix européens sont forts. Ils traduisent l'amorce d'un revirement d'une politique des transports qui jusqu'alors était tournée essentiellement vers la route.

Enjeu européen, national mais aussi régional. Un des plus importants pôles de transport multimodal se situe au cœur de la métropole lyonnaise. Une question émerge très vite. Les infrastructures régionales, notamment ferroviaires, permettent- elles de concrétiser ces choix stratégiques majeurs ?

1 - L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE EN QUESTION

La nouvelle appellation Étoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL) du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) est elle un signe ? Va-t-on enfin sortir des constats pour se projeter dans des solutions d'avenir? A titre d'exemple, pas moins de 5 avis du Conseil Économique Social Environnemental portant état des lieux et propositions ont été émis en 20 ans sur le sujet dont le dernier, fin 2019.

[1] Le gouvernement a aussi annoncé l'abandon du projet de l'autoroute A45 Lyon/St Etienne par l'ouest lyonnais

1.1 Quelques éléments de constat sur l'origine de la saturation du trafic

L'un des plus importants pôles de transport multimodal, au niveau national et européen, se situe dans l'Agglomération Lyonnaise. Il regroupe les infrastructures de l'ensemble des moyens de transport : le ferroviaire, le fluvial, le routier et l'aérien[2]. Géographiquement, ce pôle situé à un carrefour est un point de passage obligé : axe Nord de la France/ Paris/ Méditerranée. Mais il est aussi le lieu de croisement avec la dorsale fret ferroviaire Sud Europe : Lisbonne /Kiev via la liaison Lyon Turin.

Pas moins de 1200 trains empruntent chaque jour cette étoile ferroviaire. Cette dernière a comme particularité d'avoir bénéficié en 1981 de la construction d'une gare nouvelle en plein coeur de ville pour permettre l'arrivée des TGV. Ainsi est née la gare de Lyon Part-Dieu.

Cette gare est aujourd'hui :

- La gare centrale de la 3ème ville de France, capitale de la seconde région économique du pays

- Le centre des connexions avec les grandes destinations nationales et internationales

- Le lieu de desserte pour l'agglomération lyonnaise mais également des principales villes de la région[3].

- Le lieu de transit de trains de fret[4]

Cette forte concentration de trafic dessert fortement son atout de centralité.

Elle enregistre 10 points de moins que la moyenne nationale en terme de ponctualité, y compris pour les TGV. Plus de 60 % des perturbations du trafic Lyon-Grenoble sont générées au sein de l 'EFL .

1.2 L'impact de la gare sur le territoire

Il faut ajouter que cette forte centralisation du trafic ferroviaire a eu un effet fort « d'aménagement du territoire ». Cette situation a conduit, dans l'environnement de cette gare, à une concentration d'activités économiques et de services donc par voie de conséquences une concentration des emplois. 40 000 personnes travaillent dans la zone de Part-Dieu.

Une situation préjudiciable au développement équilibré de l'activité sur les territoires de la métropole mais aussi pour les déplacements quotidiens des salariés. Enfin malgré d'énormes aménagements routiers et autoroutiers les limites du transport routier sont de plus en plus patentes sans parler des questions de pollution et autres nuisances qu'il génère en milieu urbain

---

[2] le ferroviaire : Les gares principales de Perrache et Part Dieu
le fluvial : le Port Édouard Herriot à proximité de la confluence Rhône Saône et en amont de la vallée de la chimie
le routier ; La jonction des autoroutes A6 et A7 à Perrache en plein cœur de ville
l'aérien ; Le HUB de Saint Exupéry

[3] Pour aller d'est en ouest en AURA il faut passer par Lyon Part-Dieu

[4] Répartition du trafic : 15 % fret, 16% circulations techniques, 18 % TGV, 52 % TER (Sources SNCF Reseau)

2 - CONSTRUIRE DES ALTERNATIVES

Pour construire des alternatives Il faut partir de la centralité de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise au sein du réseau ferré régional national et européen.

2.1 Aménager/ transformer la gare de Lyon-Part Dieu ?

Aborder le règlement des problèmes uniquement sous l'angle d'un autre aménagement de la gare de la Part-Dieu tendrait à laisser à penser qu'ils ne sont que d'ordre techniques ; problèmes d'accès. Même si des améliorations peuvent être apportées, cet argument ne convainc pas au regard du volume de trafic et surtout de son évolution dans le temps. En 1981 personne n'avait prévu une telle évolution du trafic[5] au point qu'à l'époque seulement 11 voies d'accès retenues alors que 16 étaient envisagées.

En l'espace de 40 ans l'urbanisme a évolué, la gare se trouve insérée dans un tissus urbain qui s'est profondément densifié mais c'est aussi le long des voies d'accès rendant très complexes toutes modifications de l'existant.

Cet aménagement ne règle pas la question du fret qui ne fait que transiter par Part-Dieu. Un tel choix ne répond donc pas aux problèmes posés.[6] Par ailleurs les coûts très élevés d'une telle réalisation obéreraient d'autres grands travaux au sein de la région.

2.2 Organiser moderniser et renforcer l'existant au sein du périmètre géographique de l'EFL

L'Étoile Ferroviaire Lyonnaise dispose de 3 gares principales, Part-Dieu, Perrache, et Saint Exupery qui jouxte l'aéroport.

2.2.1 Relier par le réseau ferré les trois gares et l'aéroport

Les deux premières sont reliées entre elles mais pas la troisième. Cette absence de liaison pose un problème avec une double conséquence : la liaison par le réseau ferré de la gare et le HUB aérien.

Saint Exupéry est un nœud hautement stratégique des liaisons entre la Région Auvergne Rhône Alpes avec d'autres régions d'Europe et le reste du monde. Il permet le choix des modes de transports

Le transport aérien, même si les enjeux climatiques conduisent à réduire ce mode de transport, demeurera car des échanges à caractère socio-économiques, scientifiques et commerciaux subsisteront.

Relier par le réseau ferré les gares de Part Dieu et Saint Exupéry pour permettre un double choix d'accès aux liaisons longues distances.

---

5 La gare était prévue à l pour accueillir 35 000 voyageurs/jours on en est à plus 120 000 et ce n'est qu'un indicateur

6 Il ne faut pas refaire les erreurs du passé. En 1970, sous la pression du Maire de Lyon, la jonction des autoroutes A6 et A7 s'est au faite devant la gare de Perrache. Tout le monde reconnaît aujourd'hui que ce fut un très mauvais choix

Aujourd'hui hormis Grenoble et partiellement Valence aucune autre ville d'importance de la région n'est reliée par le réseau ferré à l'aéroport. Une situation particulièrement pénalisante pour la partie ouest de la région qui se voit contrainte de passer par la gare de Lyon Part-Dieu pour rejoindre l'aéroport.

La liaison existante Part-Dieu aéroport par des moyens de liaisons intra-métropolitains couvre très partiellement ce besoin. Elle est de nature à renvoyer sur un mode de transport personnel pour rejoindre l'aéroport. De surcroit, elle s'avère ne pas répondre à l'enjeu de la liaison entre les deux autres gares et Saint Exupéry

Cette liaison peut se faire en renforçant l'existant. Le projet de passer à 4 voies le tronçon Saint Fons Grenay va dans le bon sens.

Il est de nature à décongestionner l'un des points noirs de l'EFL dans le secteur de Vénissieux.
Par l'utilisation des gares secondaires existantes il permet d'améliorer la desserte régionale et métropolitaine en multipliant les points de raccordement avec le réseau de transport en commun.
Enfin il est de nature à rééquilibrer le développement économique de la métropole lyonnaise et améliorer fortement le quotidien des usagers pour les trajets domicile travail

2.2.2 Réaliser Le CFAL[7] pour le fret et la liaison Lyon Turin

→ La Liaison Lyon Turin

L'accord Franco-Italien déjà ancien avait, à l'origine de ce projet, comme finalité de réduire les nuisances et les risques en matière de transport intra-alpin et transalpin.
En 2018, le trafic marchandises a été de l'ordre de 40 millions de tonnes. 10 % du transit s'est fait par le rail, 90 % par la route.
Environ 3 millions de camions pour le trafic routier dont la moitié traverse l'arc alpin au niveau de Vintimille l'autre moitié par les tunnels du Mont Blanc 45 % et du Fréjus 55 %.
Lorsque l'on sait qu'un camion émet une tonne de CO2, on imagine le surcroît de pollution généré dans les vallées alpines sachant que les accès aux tunnels se font à environ 1000 mètres d'altitude

Trois faits conduisent aujourd'hui à remettre la liaison ferroviaire transalpine au coeur du débat

- en 2017 Approbation par le Parlement Français de l'accord Franco Italien pour le lancement définitif des travaux

- en 2019 En Italie Le Mouvement 5 Étoiles, membre de la coalition gouvernementale a levé son opposition politique au projet de liaison transalpine.

- en début 2021 lancement de 3Mds € d'appels d'offres de travaux pour le creusement du tunnel. Ces sommes représentent environ 35%du coût total de la réalisation du tunnel

Tous ces éléments redonnent une forte crédibilité à la réalisation de ce tunnel au sein de l'arc alpin dont l'ouverture est prévue en principe en 2030. Cette liaison ferroviaire bi tube devrait être a dominante fret ou mixte a minima. Les derniers arbitrages n'étant pas encore rendus car ils sont liés au choix du tracé retenu pour la partie française. Il faut aussi ajouter que pour la partie française la liaison va aussi permettre l'amélioration du trafic régional TER notamment avec l'amélioration de la liaison Lyon Chambéry.

[7] Contournement de l'Agglomération Lyonnaise *(ndlr par l'Est)*

→ Le CFAL et le fret

Le CFAL permettrait de développer le fret ferroviaire en organisant son transit en périphérie de l'agglomération lyonnaise. Les discussions sur son tracé durent depuis une vingtaine d'années. La jonction des parties nord et sud devrait se faire à Saint Pierre de Chandieu géographiquement proche de la zone de Grenay. La partie nord a fait l'objet d'une DUP en 2012 avec toujours plusieurs hypothèses de tracé.
La partie sud est la moins avancée. Mais la plus urgente car à double vocation. Elle devrait rejoindre Givors pour desservir la gare de triage de Sibelin, être raccordée à la ligne fret dédiée fret sur la rive droite du Rhône. Mais également desservir la zone portuaire de Salaise sur Sannes en cours d'aménagement[8]
Autre vocation forte : elle permettrait de relier directement l'ouest de la région à l'aéroport de Saint Exupéry et de favoriser les échanges régionaux est ouest sans passer par la gare de Lyon Part-Dieu

Le développement du fret ferroviaire, le report de celui transitant par Lyon Part Dieu, l'arrivée du Lyon Turin démontrent l'urgence de la réalisation du CFAL. Nous ne sommes plus là dans un problème de trafic fret régional mais européen !!

3 - DES REPONSES QUI NE SONT PAS A LA HAUTEUR DES ENJEUX

A ce jour les réponses sont très partielles. La cohérence n'est pas au rendez vous. Une fâcheuse impression que chacun des acteurs joue sa partition en fonction de ses propres intérêts.

Il y a quelques jours la SNCF annonçait un plan d'investissement de 310 Millions pour divers chantiers dont la gare de la Part dieu. Plus récemment L'État et la Région ont signé un plan d'investissement de 380 millions. Un plan d'un montant moindre avait été signé quelques mois auparavant pour l'Auvergne. Les attendus de ce plan sont sans aucun doute tous justifiés car répartis sur l'ensemble de la Région mais selon quels critères de choix ?

Enfin, l'Union Européenne finance le Lyon Turin à hauteur de 40 %, L'Italie 35 %, et la France 25 %. Après accord entre le Parlement et le Conseil Européen la contribution de l'Europe est portée à 55 % pour les liaisons transfrontalières hautement intégrées. Cela veut dire que Bruxelles prend en charge plus de la moitie du coût de la liaison Saint Jean de Maurienne.

Des annonces des plans de financements, qui ont sans doute tous leurs raisons d'être ; mais quelle cohérence ? Quelle articulation entre eux ? Sur quelles priorités? Il faut aussi sortir des effets d'annonces. Sans une clarification rapide les risques de gâchis sont grands

Le plan de relance est une opportunité

Il a été mis en place pour répondre à la situation économique et sociale suite aux effets de la crise sanitaire. Ce doit être un outil de définition de priorités et de planification d'investissements à moyen et long terme. Ces priorités doivent avoir un caractère d'anticipation sur la construction de l'avenir au travers des travaux structurant pour accompagner un mode de développement durable et social qui intègre lutte contre le réchauffement climatique et protection de l'environnement.

[8] Zone portuaire aménagée en bordure du Rhone sur environ 100ha par la Compagnie Nationale du Rhone, la Région, le département de l'Isère. Ce port fluvial est relié au réseau ferré rive gauche et rive droite via Saint Rambert d'Albon. Il est dans un premier complémentaire du port Edouard Herriot à Lyon et se situe sur un terroire moins urbanisé.

Le transport ferroviaire est l'un de ces domaines prioritaires pour le déplacement des personnes mais aussi de la relance du fret ferroviaire.

Il y a là une opportunité majeure encore faut il que des décisions fortes soient prises

4 - DE L'URGENCE DES DÉCISIONS POLITIQUES

20 ans d'études. 20 ans de perdus ? Va-t-on encore perdre 20 ans ?

Les problèmes d'engorgement de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise, le contournement-Est (CFAL), la liaison Lyon-Turin forment désormais un ensemble avec une interaction forte entre les différents éléments. Mais ce sont les liaisons Est/Ouest de la Région Auvergne Rhône Alpes qui en subissent les conséquences tant au niveau économique que social. Enfin à travers les contraintes fortes de ce carrefour multimodal, les répercussions sont nationales et européennes.

Les besoins aujourd'hui ne sont plus en terme de décisions techniques, mais en terme de choix politiques forts.

L'État, la Région en tant qu'Autorité Organisatrice de Transports, mais aussi l'Europe doivent reprendre la main sur ce dossier. Si l'Europe a exprimé ses choix, le gouvernement et la Région doivent faire connaître les leurs. A charge pour l'opérateur ferroviaire d'en définir les modalités de mise en œuvre.

Il est urgent de mettre tout le monde autour de la table : les décideurs politiques, les représentants des acteurs économiques, sociaux, et de la société civile. Organiser un débat démocratique qui implique l'ensemble de la population et pas seulement des experts. L'association LASAIRE, pour ce qui la concerne est prête à se mobiliser pour apporter son aide à l'organisation de ce débat.

La question des transports est à la fois au cœur de l'aménagement du territoire mais elle est aussi au centre de la vie sociale. Elle est l'une des composantes d'un mal-être croissant au sein de la population. Cette dimension doit être prise en compte dans les décisions à prendre. Ne pas apporter de réponse c'est ouvrir la porte à toutes celles et ceux qui n'ont, comme seul objectif, d'exploiter le mécontentement mais pas d'y répondre.

Ce dossier ferroviaire aux entrées multiples et aux implications très larges est de première importance. Son financement, sans le minimiser, n'est plus un problème majeur surtout si l'on regarde l'investissement à 30 ans.

Tout dépend donc des décisions politiques de l'État et de la Région.

IL y a quelques semaines le gouvernement a donné son accord pour la réalisation de la ligne TGV Toulouse Bordeaux. Pourquoi ce qui a été possible en Région Occitanie ne pourrait pas l'être en Auvergne Rhône-Alpes ?

LASAIRE

avril 2021

Pour des syndicats acteurs de la reconquête du fret ferroviaire

Joël Le Coq André Stimamiglio

Cette note poursuit la réflexion engagée par Jean-Louis Rohou sur l'avenir du ferroviaire et la fin du « tout routier » en abordant le point de vue syndical. Elle est le fruit du travail d'un groupe. La liste figure en annexe.

La défense du fret ferroviaire a toujours été un axe fort de l'action syndicale à la SNCF. Cependant après l'ouverture à la concurrence et l'apparition de nouveaux opérateurs la question divise: comment agir dans un paysage ferroviaire renouvelé? Comment la défense du fret SNCF s'articule-t-elle avec celle des salariés des nouveaux opérateurs? Quelles sont les modifications dans l'organisation du travail nécessaires à la renaissance du fret ferroviaire et quel niveau de protection faut-il obtenir pour les salariés. Il est souhaitable que le débat soit ouvert. Lasaire entend y contribuer mais n'entend pas apporter des réponses définitives. Le présent texte a pour vocation d'ouvrir la discussion.

Le redéveloppement du fret ferroviaire est un enjeu de société

Le redéveloppement du fret ferroviaire est un enjeu de société qui dépasse le seul cadre cheminot. Il constitue un élément de lutte contre le réchauffement climatique, contre la pollution, pour limiter les congestions routières, pour le développement économique et la qualité de vie. Le mouvement syndical dans son ensemble est concerné. Le syndicalisme cheminot est cependant en première ligne ans un environnement bouleversé par la libéralisation, pour promouvoir le ferroviaire en préservant et développant les conditions sociales des travailleurs concernés.

Le déclin du fret ferroviaire français depuis le milieu des années 1970 est dû aux mutations qu'a connues la production industrielle en France comme en Europe, auxquelles la SNCF n'a pas apporté réponses appropriées. Face à cette révolution, aux délocalisations, à l'abandon de l'industrie lourde, de la sidérurgie, à la mondialisation des chaînes de productions, au juste à temps, au numérique, les opérateurs du transport routier ont trouvé des réponses multiformes, tandis que la SNCF donnait la priorité au transport de voyageurs, au TGV, négligeant le fret, contribuant à la détérioration de la qualité de service, accompagnant et accentuant le déclin par des politiques de suppression du wagon isolé, de suppression des services considérés comme non rentables en oubliant d'évaluer leur contribution à l'alimentation du réseau.

L'Europe sous l'influence libérale a voulu redynamiser le fret *ferroviaire*

L'Europe sous l'influence libérale a voulu redynamiser le fret *ferroviaire* en imposant la concurrence, dans le but de baisser les coûts et les prix *pour les aligner sur le coût routier qui reste la référence absolue.* En France l'ouverture à la concurrence du Fret s'est effectuée entre 2003 pour l'international et 2006 pour le trafic intérieur. La part de marché des opérateurs ferroviaires privés est passée de 20% à environ 45 % en 2019. La part de marché du ferroviaire est passée de 15,7 % en 2006 à 9% en 2019. L'approche par le prix a ses limites. Les chargeurs demandent de la souplesse de la fiabilité, de la continuité, de la qualité de service.

Même si l'apport de nouveaux opérateurs a permis dans un premier temps d'arrêter la dégradation, la mise en concurrence n'a pas suffi pour que le fret ferroviaire reconquière les parts de marché perdues. Les diversifications des services et de l'offre ont permis de répondre en partie à des besoins pas ou mal identifiés. Mais le renouveau du fret ferroviaire ne peut pas s'appuyer sur une réduction du niveau social mais par une stratégie à long terme basée sur une réponse de qualité aux attentes des clients.

Le volet social est une composante structurante du service ferroviaire : le prix, via l'organisation du travail (polyvalence, nature des prestations primées, amplitude, repos,...) et la qualité de service, via le niveau de conflictualité et le turn-over élevé sur les métiers à fortes contraintes, en découlent directement.

Les salariés du fret ferroviaire sont pénalisés par le niveau de protection conventionnel

Les salariés du fret ferroviaire sont pénalisés par le niveau de protection conventionnel. *Dans un contexte de conflits sociaux d'ampleur, deux syndicats ont exprimé leur refus de signer l'accord négocié qui a, en suite, été retiré par l'Union des Transports Publics (UTP).* Il n'y a donc pas eu de signature de la CCN du fret en 2012. Même si différents volets ont été signés, certains ont été repris dan la convention collective du transport ferroviaire mais beaucoup de dispositions sociales sont seulement régies par le code du travail. Des éléments clés comme le temps de travail, le nombre de jours de repos devraient être revus en tenant compte du fait que depuis le 1er Octobre 2020, les embauches à la SNCF ne sont plus protégées par le statut mais par le règlement spécifique aux contractuels.

Le paysage ferroviaire est entièrement nouveau

Il est certain qu'aujourd'hui le paysage ferroviaire est entièrement nouveau. Les opérateurs ferroviaires privés ont 45 % du marché du fret. Ils ont recruté des salariés dont certains sont syndiqués. Ce ne sera pas uniquement l'opérateur historique, la SNCF qui bénéficiera d'un éventuel renouveau du fret.

Le renouveau du fret passe par le développement de multiples services de proximités qui supposent des conditions sociales négociées au niveau conventionnel (salaire, horaires, polyvalence ...). Pour que le fret ferroviaire offre un service de qualité il est nécessaire de négocier une protection sociale adaptée et d'un niveau élevé.
L'amélioration et l'adaptation de la convention collective du ferroviaire est une condition nécessaire mais ne suffit pas à faire que le syndicalisme soit reconnu comme un acteur essentiel. Il faut travailler à mettre en place un contrat social qui permette à tous les acteurs de s'impliquer.

Encadrer ces activités dans le cadre des Services économiques d'intérêt général (SIEG)

Ne pourrait-on pas encadrer ces activités dans le cadre des Services économiques d'intérêt général (SIEG). Les services d'intérêt économique général (SIEG) sont des services de nature économique soumis à des obligations de service public dans le cadre d'une mission particulière d'intérêt général. Un tel statut ne permettrait-t-il pas de fournir un cadre économique limitant le dumping social pour le développement du Fret ?

L'État est un acteur incontournable et doit jouer un rôle important pour peser sur tous les acteurs du fret ferroviaire en mettant en œuvre les actions du Plan Climat qui sont susceptibles de modifier la donne actuelle.

L'échelon régional est tout aussi essentiel. Déjà maitre d'ouvrage pour le transport de voyageurs, les régions doivent être également impliquées pour le renouveau du fret. A cet échelon également le syndicalisme doit être impliqué. L'exemple de la coalition mise en place dans la région Centre Val de Loire qui permet de faire participer au sein du CESER toutes les organisations syndicales et patronales, La CGT, la CFDT, FO siègent aussi bien que la FNTR, et les chargeurs. Cela permet de travailler concrètement à trouver des solutions pour répondre aux demandes exprimées par les chargeurs.

Créer « une coalition d'intérêt dans chaque région »

Créer « une coalition d'intérêt dans chaque région » pour développer le fret ferroviaire pourrait devenir un objectif qui faciliterait la participation des Organisations Syndicales. Les syndicats de cheminots et des transports pourraient peser au plus près du terrain avec les autres acteurs sur les aspects les plus concrets du développement du fret ferroviaire et in fine en assurer plus sûrement son avenir.

Une conjonction des planètes semble se dessiner en Europe pour favoriser un renouveau du fret ferroviaire. Le syndicalisme qui a unanimement refusé l'abandon du Fret par la SNCF ne peut pas laisser passer l'occasion.

Pour que la dimension sociale ne soit pas oubliée, le syndicalisme doit être pleinement associé à cette mobilisation.

La clé de la réussite passe par la mobilisation de tous.