



Fédération SUD-Rail  
**CONTRIBUTION POUR  
UNE VRAIE STRATÉGIE  
DE DÉVELOPPEMENT  
DU FRET FERROVIAIRE**



**L**e redéveloppement du fret ferroviaire ne peut pas dépendre uniquement de mesures concernant le mode ferroviaire, même si celles-ci sont à même d'y contribuer. Il est indispensable d'avoir des approches globales et intégrées avec une mise en cohérence des principales composantes du système économique. Depuis trop longtemps, pour ne pas dire jamais, il n'y a eu aucune approche coordonnée entre la politique industrielle, la politique des transports et le développement des territoires. Pour la fédération des syndicats SUD-Rail et l'Union syndicale Solidaires, le retour du fret sur le rail nécessite de reconsidérer et modifier radicalement la politique des transports en général, ce que le rapport «Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire» n'envisage à aucun moment.

Les pouvoirs publics, les capitalistes,... doivent sortir de la vision qui cantonne le fret ferroviaire au seul rôle de support de certaines activités de production. Il faut rompre avec la logique actuelle du système de transport et cette vision qui donne une part toujours plus croissante et de plus en plus monopolistique au fret routier :

- ☒ Depuis quarante ans environ, les deux tiers des investissements d'infrastructure de l'État et des collectivités vont à la route, et seulement 17% au rail. Parmi ces derniers, un tiers a été consacrée au réseau à grande vitesse ; quant au fret, sa portion des investissements a été extrêmement faible.
- ☒ Le gazole routier est pour partie détaxé.
- ☒ Les routiers ont vu passer il y a quelques années la limite de poids total à charge (PTAC) autorisée pour les poids lourds (PL) de 40 à 44 tonnes, soit un cadeau de 10% de compétitivité, sans imposer un essieu supplémentaire dans les limites de charge.
- ☒ Pour l'utilisation des autoroutes, les péages des PL sont très inférieurs à l'usure qu'ils provoquent sur ces infrastructures : ils sont deux à trois fois plus élevés que les péages des véhicules particuliers (VP). L'usure provoquée par un PL est de l'ordre de 500 fois celle provoquée par un VP (l'usure d'une chaussée routière est en effet proportionnelle au cube de la charge à l'essieu).

☒ La taxe à l'essieu des PL a été supprimée, soi-disant pour compenser la mise en place d'une écotaxe PL... qui a été abandonnée après qu'ait été dépensé plus d'un milliard d'euros... pour rien. Pourtant, une telle écotaxe PL a bel et bien été mise en place il y a plus de 15 ans en Suisse, en Allemagne, en Autriche, et rapporte entre 3,5 et 4,5 milliards d'euros selon les cas, dont une partie serait très utile pour remettre le réseau ferroviaire dans un état correct. En effet, il y a actuellement, outre les investissements de capacité à réaliser en certains points (exemple : contournement fret de Lyon), 5200km de ralentissements pour défaut d'entretien sur le réseau ferroviaire (sur 28 000 km





de lignes au total), essentiellement sur la partie parcourue par des trains de fret.

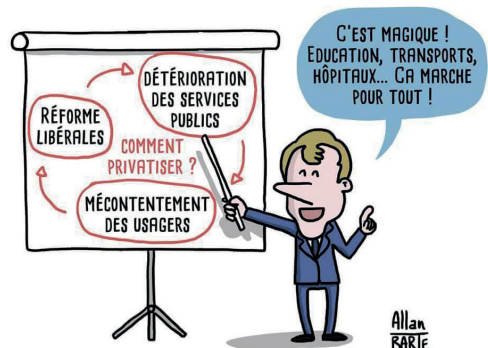
- ⊗ L'absence de réglementation du trafic de transit routier, comme cela se pratique en Suisse, est une aberration quand le transit routier en France, sur des distances correspondant à ce qui est considéré comme le créneau de pertinence du rail (de 600 à 1 000 km) représente environ une fois et demi le trafic ferroviaire total mesuré en milliards de TK.

Dans l'analyse proposée par le ministère chargé des Transports, ***l'échec de l'arrivée du privé qui devait tout changer et ses conséquences en matière de désorganisation du système ferroviaire ne sont ni considérées, ni analysées.*** Pire, ce rapport, en prescrivant encore et toujours plus de productivité à exiger des cheminot-e-s, encourage à poursuivre la maltraitance sociale qui se déploie depuis de nombreuses années chez les travailleuses et travailleurs du rail, qu'ils/elles travaillent dans des entreprises publiques ou privées, avec de graves conséquences psychologiques.

Si la désindustrialisation de la France a joué un rôle dans la baisse drastique du trafic ferroviaire, dont une partie était constituée de trafics lourds d'origine industrielle, ce n'est en réalité pas la principale raison d'un tel effondrement de la part modale du rail. On peut mentionner dans l'ordre d'importance :

- ⊗ Une cause sur laquelle ce rapport est complètement silencieux, à savoir la perte très importante de compétences au sein de la SNCF (SNCF Réseau) dans le domaine de la maintenance de l'infrastructure. Un exemple parmi bien d'autres: jusqu'il y a environ 20 ans, la quasi-totalité des opérations de maintenance n'exigeait que des interceptions de voie (interruption totale des circulations) de 6 heures ou moins. Aujourd'hui, les durées moyennes d'interception sont, dans le cas le plus général, d'environ 90 heures, parfois bien davantage. Dans ces conditions, c'est le tracé des sillons fret qui est le premier à pâtir. La cause de cette perte de compétences est le cloisonnement renforcé dû à la «séparation institutionnelle» entre infrastructure et services ferroviaires, amorcée en 1997 par la création de RFF et renforcée avec SNCF-Réseau, séparation promue et surveillée de près par l'ART (ex-ARAFER, ex-ARAF).
- ⊗ La concurrence forcée instaurée par l'Union Européenne est une autre des causes. Celle-ci, loin de permettre la «revitalisation» (selon le terme de la Commission) du fret ferroviaire, a provoqué son naufrage. Les opérateurs privés se sont rués sur les parties les plus potentiellement rentables du fret ferroviaire, à savoir les trains entiers. Ils ont écrémé les meilleurs trafics, les ôtant ainsi à la SNCF

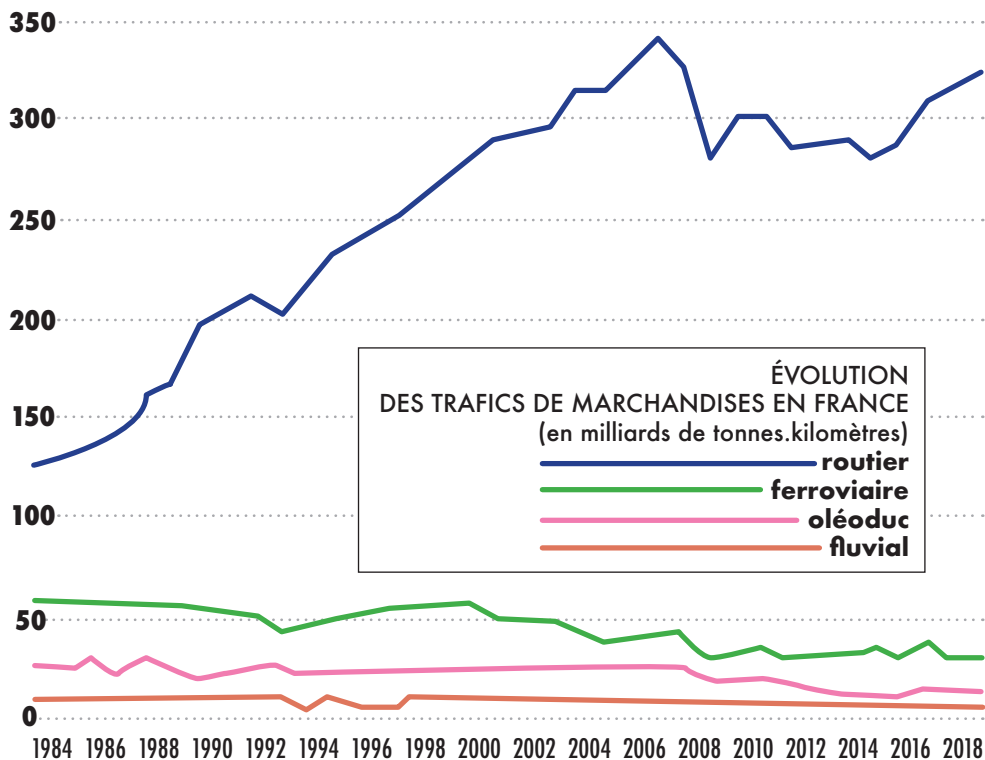
## MASTER CLASS «DÉZINGAGE DU SERVICE PUBLIC»





sans en créer de nouveaux et imposant à celle-ci, qui ne peut plus procéder à une péréquation entre trafics rentables et trafics déficitaires, d'abandonner à peu près totalement le trafic par wagons isolés.

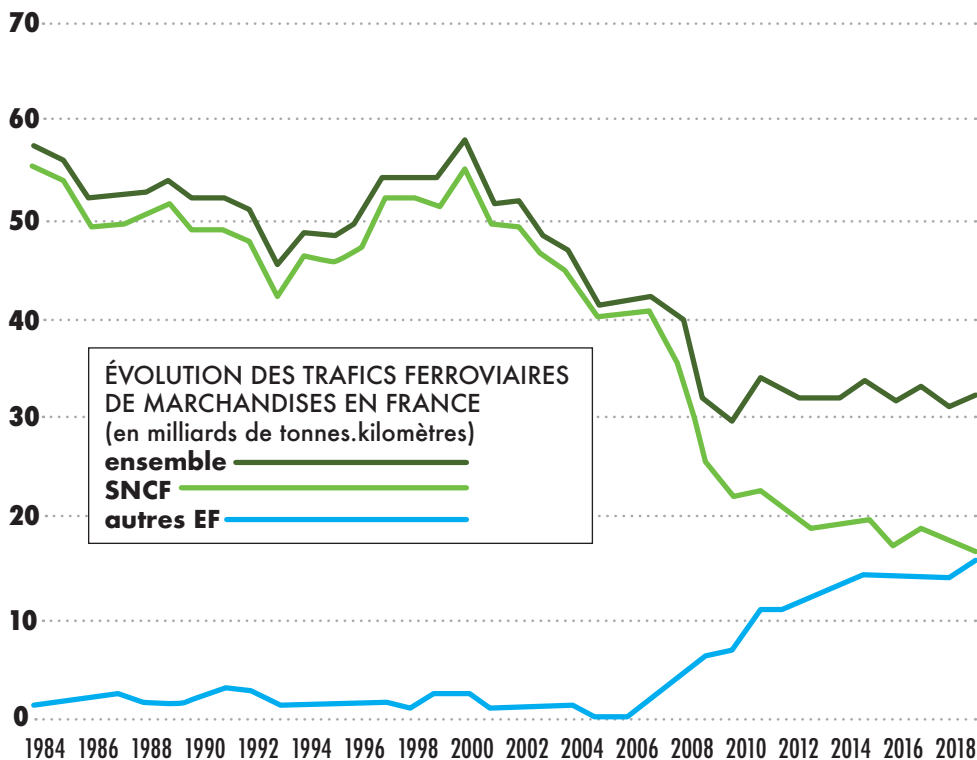
- ⊗ La fermeture de la plupart des triages ferroviaires découle du point précédent, alors que certains devraient impérativement rouvrir pour qu'existe une chance redévelopper le trafic de fret. Mais ce dernier est passé, dans une optique de rentabilité à très courte vue, sous un niveau minimal qui pourrait inciter à cette réouverture. De plus, depuis 50 ans, la fermeture (avec le plus souvent dépose des voies et vente des terrains) de plus de 25 % de la longueur des lignes ferroviaires rend impossible toute réutilisation des infrastructures.
- ⊗ Sur la question particulière, non anecdotique, de la pollution par les locomotives Diesel, évoquée dans le projet de rapport sur la stratégie de développement du fret ferroviaire pour se contenter de dire qu'«on ne peut pas tout électrifier» (ce qui est vrai), une mesure simple à mettre en œuvre est possible. En effet, la tarification par SNCF Réseau des circulations Diesel est significativement plus faible que celle des circulations électriques, ce qui incite notamment les opérateurs de fret privés à faire circuler des trains de fret en traction Diesel sur



des lignes électrifiées (locomotives Class 66 très polluantes). Il suffirait donc d'interdire règlementairement de telles circulations ou de les pénaliser par des péages renforcés, dès lors qu'elles effectuent en traction Diesel un parcours supérieur à, par exemple, 100 ou 150km sur une ligne électrifiée, ce qui s'appliquerait évidemment aussi aux circulations de trains de la SNCF.

**La stratégie nationale présentée considère insuffisamment la chaîne logistique.** Il est nécessaire d'œuvrer au développement d'une logistique ferroviaire qui ne repose pas uniquement sur des paramètres d'exploitation du mode, mais sur une démarche logistique intégrée. L'embranchabilité des sites industriels, et notamment des sites logistiques, doit être imposée comme un pré-requis. **Nous revendiquons au minimum la création ou la remise en état d'une Installation Terminale Embranchée (ITE) par an et par département.** Nous rappelons qu'il existait 12000 ITE au milieu des années 1980 et qu'il n'en reste que 1 700 actuellement.

Dans ces imbrications à différentes échelles, l'action publique rationnelle doit fixer un cadre de cohérence, et n'avoir pour boussole que l'utilité sociale et environnementale des réglemen-







tations qu'elle instaure et des investissements qu'elle engage. Ceci exige une certaine séquence du point de vue de la fédération des syndicats SUD-Rail :

- ✓ **Déterminer les orientations nécessaires pour assurer un vivre-ensemble aux êtres humains**, compatibles avec les exigences de justice sociale, de protection de l'environnement et d'autonomie des territoires (c'est-à-dire l'association d'une zone géographique, de la population qui l'habite et des activités qu'elle y déploie).
- ✓ **Réaliser un état des lieux des capacités effectives des infrastructures** à opérer les différents trafics : armement des voies, gabarits, contraintes d'exploitation au sens de la circulation, voies de débord et de service, triages et installations terminales, chantiers de combiné, cours marchandises devant être rouvertes, etc.
- ✓ **Prioriser ensuite les investissements d'aménagement du territoire**, de production d'énergie et les modes de transport qui répondront au mieux à ces exigences de justice sociale, de moindres pollutions et d'autonomisation des territoires.
- ✓ **Poser des actes, techniques ou réglementaires, en vue de saturer prioritairement les infrastructures** (de production d'énergie ou de transport) à coûts principalement fixes et à fortes contraintes, et organiser la complémentarité et non la concurrence avec les autres infrastructures ou modes. Instaurer des modifications du cadre réglementaire pour que, lorsqu'une solution ferroviaire pertinente existe, les solutions routières concurrentes soient contraintes (mixage de taxe routière et d'interdictions, totales, ou bien selon les natures de

**CHANTIER D'UTILITÉ PUBLIQUE**

Numéro Permis : 01 73 74 38  
En date du : 04 avril 2017

Bénéficiaire(s) : Population des Vallées d'Arve et de Maurienne

Maître d'œuvre : FRET ferroviaire Public

Intérêt général : Combat contre la pollution et amélioration de la santé publique

Superficie du terrain : Ligne historique AMBÉRIEU - MODANE

Démolition : - 2000 camions / jour

**D'AMBÉRIEU À MODANE, une infrastructure ferroviaire sous utilisée**

**IMPOSONS DE REDONNER TOUT SON POTENTIEL AU FERROVIAIRE EXISTANT**

**CHANTIER D'UTILITÉ PUBLIQUE**

Numéro Permis : 01 73 74 38  
En date du : 04 avril 2017

Bénéficiaire(s) : Cheminots des sites d'Ambérieu, Culoz et de la Maurienne

Maître d'œuvre : FRET ferroviaire Public

Intérêt général : Création d'emplois stables et arrêt des réorganisations

Superficie du terrain : Ligne historique AMBÉRIEU - MODANE

Démolition : Arrêt de la filialisation de Fret SNCF

**Sud Rail Solidaires** Union syndicale

**Sud Rail Solidaires** Union syndicale



produits transportés, ou bien selon les horaires, ou bien selon les tonnages des semi-remorques, selon l'efficacité du résultat par rapport aux trafics visés, etc.).

- ✓ **Mettre en place des subventions ciblées** sur les infrastructures terminales pour maintenir et développer les organisations industrielles qui organisent ou pourraient organiser les transports par trains complets ou même par wagons isolés réguliers.
- ✓ **Procéder à des études fines sur le réseau dit « capillaire »**, avec tous les acteurs locaux, pour (ré)-inventer les conditions d'opportunités particulières à accompagner et pour réintroduire un maillon d'interface essentielle entre les logiques micro-locales, inter régions, ...

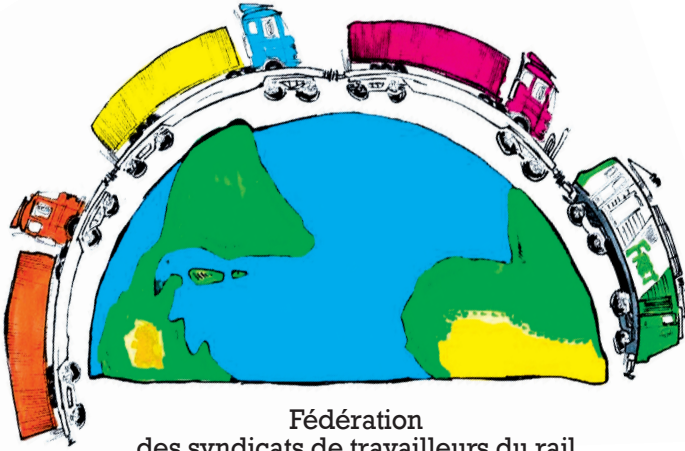
Pour la fédération des syndicats SUD-Rail et l'Union syndicale Solidaires, il est temps de sortir des déclarations d'intention et d'entamer un bouleversement des fondements de notre économie et de nos modes de vie.

***Nous ne soutenons pas ce plan stratégique présenté par le gouvernement qui utilise les mêmes recettes qui ont provoqué une baisse dramatique du fret ferroviaire.***

***Plus que jamais, notre organisation syndicale exige l'abandon des projets du gouvernement et de la direction de la SNCF et revendique la création d'un grand service public, unifié et cohérent, de transport ferroviaire et routier de marchandises.***

En effet, lui seul permettra d'organiser démocratiquement une politique vraiment efficace de préservation de l'environnement et de lutte contre le changement climatique, tout en tenant compte des conditions sociales des salariés du transport. Cette politique sera fondée sur la complémentarité entre les modes de transport et devra garantir l'utilisation de chacun d'eux selon son efficacité sociale et environnementale. L'enjeu est de taille, puisqu'il consiste à sauvegarder d'abord, à développer ensuite, un bien public indispensable à une politique des transports radicalement nouvelle qui réponde aux besoins des populations, garantisse des conditions sociales correctes aux salariés du secteur des transports et participe au maintien ou à l'instauration d'une qualité de vie satisfaisante, aussi bien localement que globalement.





Fédération  
des syndicats de travailleurs du rail  
17 boulevard de la libération 93 200 Saint-Denis  
[sud.rail.federation@gmail.fr](mailto:sud.rail.federation@gmail.fr)  
01 42 43 35 75

