

La lettre économique



- Conseils d'Administration SNCF, SNCF-Voyageurs, SNCF-Réseau, SNCF Gares & Connexions
- Comités Sociaux & Economiques Centraux Voyageurs, Réseau, Instance Commune
- Comité de Groupe ■ Comité d'Entreprise Européen SNCF-Voyageurs
- Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance & de Retraite

N°65 – 27 OCTOBRE 2020

La Lettre Economique de la fédération des syndicats SUD-Rail est articulée autour des informations recueillies et des positions défendues par les représentant-e-s SUD-Rail dans les différentes instances où nous siégeons, où nous défendons les revendications des cheminotes et cheminots, notre vision du service public et de la démocratie sociale dans l'entreprise.

Le hasard ne favorise que les esprits préparés.
(Louis PASTEUR)

Le dire c'est bien, le fer c'est mieux

[3^{ème} partie]

Dans nos deux précédentes *Lettre Economique* (n°63 du 8 octobre, n°64 du 16 octobre), nous avons vu les bases politiques, économiques et sociales d'une action publique et sociale rationnelle en matière de transports (liés à l'énergie et l'aménagement du territoire). Et nous avons détaillé les caractéristiques du système ferroviaire qui conditionnent sa performance globale. Nous continuons ici, en analysant la situation spécifique du fret, et comment il pourrait être pertinent de penser sa relance véritable.

La segmentation du fret aujourd'hui

Aujourd'hui, et du fait des logiques de concurrence qui empêchent la péréquation des coûts sur l'ensemble de l'activité, ce qui reste du fret est organisé, schématiquement, entre :

1. les wagons isolés, jugés structurellement non rentables, car on les « charge » des coûts des triages et des installations ou dessertes terminales diffuses (qui certes coûtent quand on les prend unitairement, mais qui, comme le reste du ferroviaire, n'ont de pertinence que si on les amortit en les mutualisant).
2. Le train complet, c'est-à-dire des trafics où tous les wagons du train sont homogènes en produits, origine/destination, infrastructures de chargement et de dépotage. Ce sont des trafics inscrits dans les logistiques des grands groupes implantés internationalement. Ils se développent sur les grands axes de communication, et leurs variations en volumes, fréquences, etc., sont plutôt antici-



pables. C'est ce type de trafics qui permet de dégager quelques marges dans le système de concurrence actuel avec la route, et c'est donc sur ce segment que la concurrence s'est installée en priorité.

3. Le combiné, c'est-à-dire des caisses mobiles qui sont transférables d'un moyen à l'autre (navire, bateau, train, camion). C'est le « format » normalisé du commerce international. Toutes les caisses n'ont pas même destination finale, mais les volumes (notamment qui arrivent ou qui partent de ports) sont tels qu'ils permettent des trains « complets » entre chantiers de transbordement. En termes de production, le nœud du combiné, ce sont ces infrastructures de transbordement, moins lourdes que les triages pour les wagons isolés car il ne s'agit pas de composer/recomposer des trains, mais simplement de décharger/recharger des conteneurs stockables par empilage. Le combiné n'en reste pas moins subventionné par divers moyens (les aides « à la pince » notamment, c'est-à-dire à cette action de déchargement/rechargement).
4. Les autoroutes ferroviaires, où il s'agit de faire monter les camions sur les trains pour leur faire parcourir de longues distances (traversées de la France des frontières Nord ou Est jusque vers l'Espagne ou l'Italie) ou franchir des obstacles géographiques (les Alpes franco-italiennes avec la relation Aiton<>Orbassano). Ce mode est donc à penser comme un élément de l'organisation du transport routier, lequel est entièrement fondé sur le *dumping* social et environnemental international. Les autoroutes ferroviaires ne séduisent les transporteurs routiers qu'à la mesure des économies qu'elles permettent dans leur structure de coûts (en permettant par exemple de respecter les quelques obligations de durée de conduite des chauffeurs et surtout les obligations de durée maximale de travail des chauffeurs hors du pays d'origine de l'entreprise). Ce qui conduit donc à devoir subventionner ces autoroutes ferroviaires pour abaisser leurs coûts au niveau du routier, et générer un transfert modal, faible au final (par rapport aux trafics globaux des axes correspondant).



L'organisation de la SNCF par rapport à cette segmentation

Dans l'organisation de la branche TFMM (Transport Ferroviaire & Multimodal de Marchandises) de la SNCF, le wagon-isolé est laissé à la S.A.S. FRET, en le compartimentant pour permettre des subventions étatiques ciblées. Les trains complets sont certes faits aussi par FRET mais la stratégie est clairement de les diriger vers le réseau de filiales CAPTRAIN (VFLI étant devenue CAPTRAIN France). Le combiné est confié à la filiale NAVILAND Cargo (depuis la cession de Novatrans en 2013). Enfin, les autoroutes ferroviaires sont confiées à une filiale VIIA.

Ces choix apparaissent directement liés aux modalités de subventions spécifiques à ces différentes catégories de transport ferroviaire, et le plan de relance qui a été annoncé ne fait que confirmer et augmenter pour une certaine période ces différentes subventions, en y ajoutant pour tous les opérateurs la prise en charge des péages payés au gestionnaire d'infrastructure (100% en 2020, 50% en 2021 et on verra après).

Mais le ferroviaire étant un système, on ne peut s'arrêter à l'examen des opérateurs. En termes de capacité d'action, le transport ferroviaire de marchandises ne requiert pas seulement une locomotive et des wagons qui roulent sur des rails, mais tout un ensemble de voies de service ou de débord (pour pouvoir « caler » un train de fret le temps de laisser passer un trafic voyageurs plus rapide), de stations-services pour le gazole des locomotives (car le trafic fret emprunte beaucoup la partie du réseau non électrifié), de triages (pour composer ou recomposer des trains en fonction du plan de transport), de gares ouvertes au fret (pour remettre un wagon chargé ou récupérer un wagon à décharger), d'installation de transbordement pour le combiné, etc.

Or la politique d'attrition et de délaissement de toutes ces infrastructures (notamment les voies de services et de débord suffisamment longues pour accueillir un

train de fret) menée par RFF puis SNCF-Réseau, conduit aujourd'hui à des contraintes d'exploitation telles que même si une volonté politique soudaine de transfert modal massif avait lieu, on a trop détruit pour pouvoir doubler ou tripler les trafics rapidement.

Ce qui signifie pratiquement, face aux cris d'orfraie des *lobbies* du routier, que le transfert modal sera nécessairement progressif, et qu'il devra sans doute commencer par les trafics les plus « industrialisables » (voir plus loin). Qu'en conséquence, l'image du petit patron routier avec son tracteur ou de la petite entreprise de 5 ou 6 tracteurs, qui seraient sacri-

fiés sur l'autel des entreprises publiques gouffres à subventions, est fausse. Les « petits » trafics, ou trafics terminaux, seront probablement les derniers à pouvoir être largement basculés. Ce sont donc bien les gros groupes, qui sont à la fois dans le routier et le ferroviaire (SNCF/GEODIS ou DB/SCHENKEL en tête) et qui peuvent donc réorienter leurs activités en compensant du moins ici par du plus là, qui seraient les premiers de la file, permettant une réorganisation progressive de tout le secteur des transports de marchandises, et non une désorganisation brutale.

Quelle relance pertinente ?

Dans ce contexte et si l'on cherche à se rapprocher du modèle suisse, une vraie relance, c'est-à-dire une relance qui initierait des modifications durables dans la structure du transport de marchandises, selon tous les éléments déroulés jusqu'ici, devrait articuler :

- Un état des lieux des capacités effectives des infrastructures à réaliser les différents trafics : armement des voies, gabarits, contraintes d'exploitation au sens de la circulation, voies de débord et service, triages et installations terminales, chantiers de combiné, cours marchandises raisonnablement rouvrables, etc.
- 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 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.). On inverserait la logique actuelle qui consiste à constater le *dumping* du mode routier et à le préserver en subventionnant le ferroviaire pour le rabaisser au niveau du *dumping* routier. Cet axe d'action s'appliquerait prioritairement aux autoroutes ferroviaires et au combiné, et il pourrait être associé à une décision d'accompagnement actif du groupe SNCF qui dispose à la fois des opérateurs ferroviaires (TFMM) et des opérateurs routiers (GEODIS), et qui peut donc développer une stratégie de long terme dans ce sens. Une action politique au niveau européen pourrait étendre cette logique à d'autres gros groupes à commencer par le n°1 DB/SCHENKEL.
- 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. Le quasi abandon de l'évacuation par le fer des grumes des forêts limousines, ou la menace d'abandon du trafic des eaux de Volvic par la voie de St-Germain-au-Mont-d'Or, sont des scandales en matière de politique des transports et d'aménagement du territoire.
- Des modifications du cadre réglementaire des zones d'activités/zones industrielles, ou entrepôts logistiques (qui sont au centre du commerce en ligne, de l'ogre Amazon mais aussi des autres), pour les concevoir avec des possibilités de raccordements ferroviaires et pas seulement par la route (là encore en modulant incitations et obligations en fonction de la nature du programme envisagé pour le zone d'activité), et en couplant avec toutes les autres réglementations, pour coordonner cette dimension « transport » dans les politiques d'aménagement du territoire et celles visant des filières économiques spécifiques.



- Des modifications du cadre réglementaire et des subventions ciblées, pour amener les entrepôts logistiques des commerces de ville au plus près des centres urbains et non aux intersections des autoroutes périurbaines (qui imposent de fait une logistique globale exclusivement routière). Ce qui signifie ici arrêter de vendre les terrains ferroviaires urbains ou périurbains pour faire des quartiers à bobos (cf. autour de Paris : les Batignolles, Chappelle-Charbon et Chappelle-International, Ordener, etc.)
- Des études fines sur le réseau dit « capillaire », avec tous les acteurs locaux, pour (ré)inventer les conditions d'opportunités particulières à accompagner (voir ci-dessous le cas RAILCOOP).
- (Ré)imaginer des trafics autrement, et notamment reconsidérer la séparation fret/voyageurs, par exemple avec du matériel TER comportant une partie fourgon, qui permettrait d'intégrer des relations TER à des plans de transport de messagerie (on voit se développer des points de retrait de colis dans les gares ou aux abords, alimentés ... par la route !).

Le cas RAILCOOP

RAILCOOP, constituée en coopérative, veut repenser l'accès au train en supprimant les barrières du modèle actuel : réservation, "yield management" (gestion des remplissages par le prix qui varie en fonction de moulinettes informatiques assises sur des modélisations de fréquentation selon de multiples critères), massification, etc. RAILCOOP y oppose un tarif clair et unique, pas de réservation obligatoire, possibilité de monter et de payer son billet à bord sans supplément, une partie fourgon pour que les colis encombrants ne soient pas un frein à l'usage du train, des agents de bord qui ne seront pas des « contrôleurs », mais des agents du service commercial au sens plein, etc.

Or la première desserte que proposera RAILCOOP dès 2021, est une relation non pas voyageurs, mais fret : Figeac-Toulouse, conçue comme un « tapis roulant », c'est-à-dire un train préformé sans nécessairement attendre de commandes préalables. Des cours marchandises desservies à horaires indiqués avec possibilité pour un chargeur de venir avec sa palette même

sans réservation pour la charger. Toujours l'idée de supprimer les barrières à l'accès au chemin de fer.

Le but n'est pas de penser du trafic de bout en bout, mais d'offrir sur l'axe Figeac-Toulouse, une solution ferroviaire aussi immédiate, simple et fiable qu'une messagerie routière. A Toulouse, le chargement (colis, palette, etc....) sera repris par un transporteur ferroviaire, routier ou aérien, ça n'est pas le champ de l'expérimentation. Le but ici est d'offrir la possibilité de descendre facilement les marchandises vers Toulouse par le train plutôt que la route.

RAILCOOP renverse donc le modèle en pensant des lignes capillaires non plus comme le dernier maillon pour amener un trafic longue distance au plus près des chargeurs ou clients, mais comme le premier maillon, pour offrir une alternative à la route sur une courte distance avec la même souplesse.

Un service public du transport de marchandises

Certes, RAILCOOP existe grâce à un cadre que nous dénonçons : démantèlement du système ferroviaire, modèle de concurrence entre opérateurs, vision du ferroviaire comme un "mécano" dont on achète des bouts par-ci par-là à des négociants qui font du *business* sur chacun de ces segments de marché. Mais RAILCOOP investit, seule pour l'instant, les délaissés de ce système, en pensant un développement à partir de tout ce qui est vu comme condamné par ce système (ici les petites lignes et le wagon isolé). Ce qui montre qu'on peut penser le système autrement.

Le modèle RAILCOOP, qu'on aiderait à se développer au titre de la relance du ferroviaire, pourrait alors préfigurer un élément d'un service public global de transport de marchandises, au sein d'un système ferroviaire réunifié et remutualisé (pour un coût global moindre et un bénéfice social accru), et structuré sur un mode de coopérative(s) et non d'entreprises visant les dividendes de leurs actionnaires.

Dans la prochaine Lettre Economique, nous approfondirons l'analyse plus spécifique des trafics voyageurs.

