

# Les dangers de la libéralisation, l'exemple du fret

5 000 kilomètres de lignes ont été fermés entre 1980 et 2015.

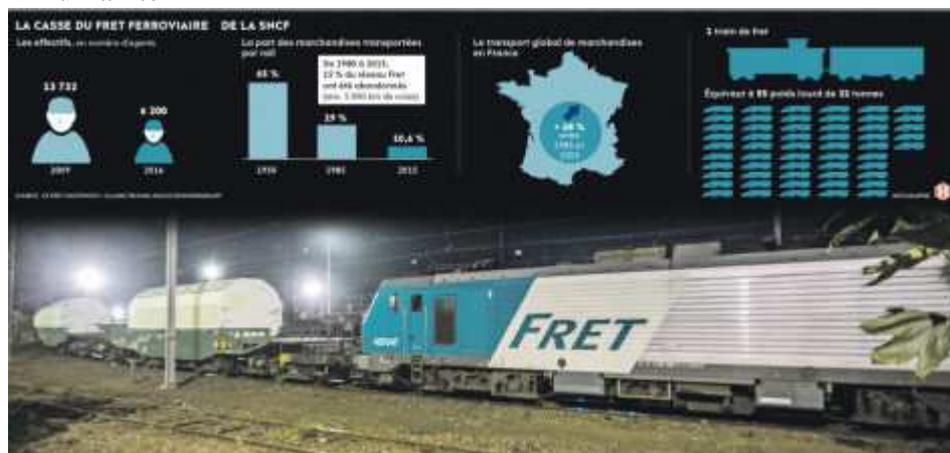
Rien ne prédisposait les hommes à développer une ville aux portes de la plaine steppique, aride et hostile, de la Crau. C'est pourtant là que la population de Miramas s'est fixée au rythme de l'extension du réseau ferroviaire. Les premiers baraquements ouvriers du XIXe siècle ont donné naissance à une cité cheminote à l'identité marquée. Ici, on sait que le rail est consubstantiel au développement du territoire et de l'industrie. La casse du fret ferroviaire n'a pas épargné l'immense gare de triage de Miramas. Configurée initialement pour traiter 3 000 wagons par jour, la plateforme n'en trie aujourd'hui plus que 500. Sur tout le territoire, le rail est délaissé au profit de la route, résultat d'une politique du tout-concurrence. La libéralisation du secteur, en 2006, n'a pas permis son développement, loin de là. Ce sont pourtant les mêmes arguments qui sont aujourd'hui employés lorsqu'il s'agit de promouvoir le « nouveau pacte ferroviaire » du gouvernement. [Lire la suite](#)

## Fret ferroviaire. « Lorsqu'une gare ferme, les usines sont menacées à leur tour »

Lina Sankari

Vendredi, 13 Avril, 2018

L'Humanité



Infographie : Humanité

À Miramas, les cheminots de la gare de triage du Sud-Est ont pu constater depuis 2006 les effets de la libéralisation : un non-sens économique et écologique. Ils profitent du mouvement de grève pour porter des solutions alternatives.

Rien ne prédisposait les hommes à développer une ville aux portes de la plaine steppique, aride et hostile, de la Crau. C'est pourtant là que la population de Miramas s'est fixée au rythme de l'extension du réseau ferroviaire. Les premiers baraquements ouvriers du XIXe siècle ont donné naissance à une cité cheminote à l'identité marquée. Ici, on sait que le rail est consubstantiel au développement du territoire et de l'industrie. La casse du fret ferroviaire n'a pas épargné l'immense gare de triage de Miramas. Configurée initialement pour traiter 3 000

wagons par jour, la plateforme n'en trie aujourd'hui plus que 500. Sur tout le territoire, le rail est délaissé au profit de la route, résultat d'une politique du tout-concurrence. La libéralisation du secteur, en 2006, n'a pas permis son développement, loin de là. Ce sont pourtant les mêmes arguments qui sont aujourd'hui employés lorsqu'il s'agit de promouvoir le « nouveau pacte ferroviaire » du gouvernement.

### **Suite de la page une**

Entre le port de Marseille-Fos et le « triangle d'or de la chimie » qui s'étend de Berre à Martigues, on sait que l'avenir du ferroviaire n'est pas qu'une affaire de cheminots. Depuis le début du mouvement contre le projet de réforme ferroviaire, les agents du fret de Miramas sentent un soutien certain. « On a lancé une collecte qui prend bien. Certains salariés du privé nous expliquent que si les cheminots sont perdants, ils le seront tous au bout du compte, aussi bien au niveau social qu'économique. Les clients du fret sont les entreprises du territoire. C'est pour cela que nous visons une stratégie de développement plutôt que celle de déclin et de filialisation proposée par le rapport Spinetta et le gouvernement aujourd'hui », explique Robin Matta, secrétaire des cheminots CGT de Miramas.

Pas besoin, d'ailleurs, de franchir la Manche pour trouver un contre-modèle de privatisation et d'ouverture à la concurrence. « On prend souvent l'exemple de l'Angleterre, mais nous avons, ici au fret, cette expérience depuis 2006. Si cela avait marché, pourquoi le gouvernement ne prend pas l'exemple du transport de marchandises pour soutenir sa réforme ? » avance encore le syndicaliste. De fait, l'expérience a fait chou blanc et la libéralisation a eu un impact sur le travail lui-même. « Les conditions de travail se sont dégradées depuis 2006. Il n'y a plus d'évolution de carrière, les agents sont démotivés. On a du mal à trouver des conducteurs et les jeunes démissionnent de plus en plus, ce qui est nouveau », confirme Stéphane Douai, agent d'exécution. Autre conséquence : du fait de la segmentation des métiers et du cloisonnement des activités imposés par la direction de la SNCF, les cheminots ne peuvent plus aider leur collègue si celui-ci est débordé. « Il faut que je le regarde se dépêtrer seul, ce qui n'a de sens dans aucune entreprise. Je suis entré à la SNCF en 2002, je ne suis pas un vieux cheminot, mais je ne reconnais plus mon entreprise. Avant, je prenais du plaisir à aller au travail. On demande aujourd'hui aux cheminots qui avaient à cœur d'effectuer une mission de service public de se comporter comme des intérimaires de la grande distribution », regrette Stéphane Douai.

Le choix politique qui a précédé au tout-camions contrevient en tout point à la logique du Grenelle de l'environnement et de la COP21. Fabrice Tränkle, secrétaire à la communication des cheminots CGT de Miramas, pointe l'hypocrisie d'un pays où seuls « 10 % des marchandises voyagent par le chemin de fer ; où 400 gares de triage et points de desserte ont fermé en quinze ans malgré un objectif de 25 % de fret ferroviaire fixé par le Grenelle de l'environnement à l'horizon 2020. Nous savons bien que, sur les derniers kilomètres, les camions sont nécessaires. Pour le reste du transport, il s'agit d'un choix de société ». En réalité, ce choix coûte très cher aux usagers, qui financent non seulement l'entretien du réseau routier non concédé au privé, mais paient les péages pour des voies saturées par les camions.

## **Des territoires entiers sont menacés par la fermeture des gares de triage**

Nuisances sonores, embouteillages... dans le golfe de Fos où cancers, asthme, diabète et sclérose en plaques se sont multipliés, on sait que les accidents de la route liés à la saturation du réseau sont également monnaie courante. « On parle du coût du ferroviaire, mais est-on prêt à payer un peu plus cher pour une meilleure qualité de vie ? » renchérit Fabrice Tränkle, qui souligne que le transport routier n'a pas généré d'emplois en France puisque l'immense majorité des transporteurs battent pavillon étranger. Pis, en 2008, la SNCF rachète Geodis et devient ainsi le premier transporteur routier de France, et organise en son sein la concurrence. Un non-sens pour les cheminots, alors qu'un seul train peut transporter les marchandises contenues dans 55 poids lourds de 32 tonnes. Soit 3,5 fois moins de CO2 émis. Depuis 2006, la casse du fret a lancé 1,8 million de camions supplémentaires sur les routes de France, chaque année. Dans le triangle de la chimie, une trentaine de sites sont classés Seveso 2. « Nous convoyons des matières dangereuses, nos trains sont remplis de produits chimiques comme le chlore, dont le transport est interdit sur le réseau routier. A-t-on conscience de ce que cela signifierait de les jeter sur les routes ? » interroge Fabrice Tränkle.

Depuis le début de la grève, certaines entreprises spécialisées disent craindre un impact sur leur chiffre d'affaires avoisinant le milliard d'euros. En soutien au gouvernement, le patronat explique ne pas pouvoir se relever de trois mois de grève. Selon l'Association française du rail, qui rassemble les opérateurs privés alternatifs à Fret SNCF (Colas Rail, ETF Services, Euro Cargo Rail, Getlink, ETMF, LINEAS, RegioRail, T3M...), deux jours de grève se traduiraient ainsi par une semaine d'activité perdue. Or, selon Fabrice Tränkle, « depuis la libéralisation, on a pu constater que des territoires entiers sont menacés par la fermeture des gares de triage. Lorsqu'une gare ferme, les usines sont menacées à leur tour. C'est toute la logique qu'il faut revoir. Les machines et le réseau sont vieillissants, nous sommes conscients des investissements que cela implique. C'est pour cela que nous nous battons pour rester dans la sphère publique. Ce sont des choix d'aménagement du territoire qui engagent les collectivités et l'État ».

## **La libéralisation du fret, une partition de l'échec orchestrée par l'État**

Marion d'Allard  
Vendredi, 13 Avril, 2018  
L'Humanité



Le sujet du fret ferroviaire est systématiquement relégué au second plan des discours politiques et demeure le grand absent du nouveau «pacte ferroviaire». Photo : Raymond Roig/AFP

L'ouverture à la concurrence du transport de marchandises en 2006 n'a jamais permis de développer le trafic ferroviaire. Pourtant, l'exécutif finalise désormais la libéralisation des trains de voyageurs.

De rapports en réformes, de directives en commissions, les coups portés par les gouvernements successifs au transport ferroviaire de marchandises ont inexorablement détruit le formidable outil. Abîmé par la politique du tout-routier et par l'ouverture à la concurrence du secteur en 2006, Fret SNCF, filière marchandises de l'opérateur public historique, est aujourd'hui en soins palliatifs et le rapport Spinetta – plan détaillé de la réforme ferroviaire gouvernementale – promet de lui porter le coup de grâce. Au mépris des syndicats de cheminots, qui plaident unanimement pour le développement d'un fret ferroviaire public et performant, le rapport Spinetta préconise ainsi de filialiser Fret SNCF et de l'adosser à SNCF Réseau, déjà très lourdement endetté.

Si le sujet du fret est systématiquement relégué au second plan des discours politiques et demeure le grand absent du « nouveau pacte ferroviaire » présenté par Édouard Philippe, c'est que l'exemple de son déclin fournit à lui seul le contre-argumentaire à la réforme en cours. « Nous sommes face à une réforme comptable qui ne prend en compte que l'aspect financier de la question du fret. Ni les objectifs de report modal de la route vers le rail, ni même l'impératif environnemental qui lui est associé ne sont mentionnés dans le rapport Spinetta », pointe Sébastien Gasc, secrétaire fédéral de la CGT cheminots. Pire, poursuit le syndicaliste, « jamais le gouvernement ne pose la question du bilan de la libéralisation du fret lorsqu'il promeut celle du transport de voyageurs ».

Et pour cause. Recapitalisé en 2005 par l'État à hauteur de 1,5 milliard d'euros en vue de son ouverture à la concurrence, Fret SNCF a liquidé en contrepartie 8 800 postes et réduit son activité de 700 000 wagons traités en 2005 à seulement 150 000 en 2014. Une casse organisée qui n'a jamais permis de redresser les comptes, bien au contraire. En outre, la part globale des

marchandises transportées par rail n'a cessé de diminuer malgré l'entrée sur le marché de six opérateurs privés.

Pourtant, à l'instar de ce qui s'entend aujourd'hui concernant le trafic de voyageurs, les promoteurs du tout-concurrence juraient que la libéralisation était la clef de la redynamisation du secteur. « Nous nous donnons les moyens de sauver le fret ferroviaire ! » claironnait ainsi le député UDF Christian Philip lors des débats parlementaires en 2005, ajoutant que le « statu quo, c'est vouloir la perte, année après année, de parts de marché ». Quant à Dominique Perben, alors ministre des Transports, il affirmait que l'ouverture à la concurrence était le gage d'une « politique dynamique et modernisée des investissements au service de l'emploi et de la croissance ». Résultat : si 30 % des marchandises étaient transportées par le chemin de fer en 1985, le mode de transport pourtant le plus écologique en transporte désormais trois fois moins. Et tandis que les projections du ministère tablent sur une augmentation des volumes de marchandises transportées par la route de 85,2 % à horizon 2050, les gares de triage fret ferment les unes après les autres (260 suppressions préconisées en 2009) et les projets de raccordement des grands ports marchands sont repoussés aux calendes grecques. Ainsi, sur le port du Havre, champion national du transit de conteneurs (plus de 2 millions par an), aucune voie ferrée dédiée au fret n'est en service. Alors député-maire (LR) du Havre, Édouard Philippe s'en était d'ailleurs ému, regrettant que « le bras droit portuaire de l'État n'ait pas été mis en contact avec son bras gauche ferroviaire ». Un bras gauche que une fois devenu premier ministre, Édouard Philippe a décidé de laisser nécroser.

## **Marion d'Allard**

journaliste