



Expertise comptable  
et conseil aux IRP

# LES NOTES FLASH DE 3E CONSULTANTS

AVRIL 2018

## Concurrence et Fret ferroviaire : Premier bilan et perspectives

Note réalisée en partenariat avec le service économique du CCGPF  
par Gwénaële Bayard-Coadou

## Introduction

L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire domestique date de 2006. Douze ans après, il semble pertinent d'en tirer quelques enseignements pour l'avenir.

L'objet de cette note est de tirer un bilan de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire et d'envisager des perspectives ambitieuses et réalistes.

### Notre note s'articule de la manière suivante :

- Introduction p 2
- Historique p 3
- Situation actuelle du Fret en France p 5
- Comparaison européenne p 7
- Un impératif d'intérêt général p 9
- Une stratégie défailante p 11
- Conclusion et perspectives p 12

## Historique

**Il fut un temps où la politique ferroviaire n'était pas dictée par des contraintes essentiellement financières.**

L'Etat affichait des ambitions pour un développement qualitatif et quantitatif du transport ferroviaire de marchandises. Ainsi même Antoine Pinay alors qu'il était ministre des transports déclarait en 1952 qu'il « *ne fallait pas fermer les lignes ferroviaires en fonction de leur rentabilité mais en fonction du service qu'elles rendent* ».

Encore dans l'article 20 du décret de 1983 (modifié en 1999) -et bien qu'entre temps les portes aient été ouvertes à la route et à la concurrence par les prix- il est précisé que : « *La SNCF (...) institue tout service et développe tout équipement facilitant le recours au chemin de fer pour le transport des marchandises. La nécessité de ces prestations et les conditions, notamment financières, dans lesquelles la SNCF les fournit, sont appréciées par elle, dans le cadre de son autonomie de gestion, en fonction des besoins exprimés par les usagers, et des coûts correspondants.* »

Le cahier des charges de la SNCF a été abrogé en 2015, à la suite de la réforme ferroviaire de 2014. Ce qui témoigne, de la part des dirigeants du pays, d'un renoncement à une ambition nationale forte dans le transport ferroviaire qui cède la place au laisser-faire (d'où la première des 20 recommandations du CCE sur le fret en 2013 qui portait sur la définition par la Loi du caractère particulier du fret ferroviaire en tant que service économique d'intérêt public).

Depuis les années 1970, l'Etat a toutefois donné priorité dans ses investissements au réseau routier, considérant notamment la route comme le mode de transport le plus adapté à la modernité économique. Les investissements dans le ferroviaire n'ont jamais été du même niveau que ceux du transport routier. Alors que depuis 30 ans les investissements dans le réseau routiers ont dépassé les 10 Mds€/an, ceux du réseau ferroviaire n'ont jamais atteint 3 Mds€/an.

Cette politique a eu pour conséquence une augmentation et une modernisation régulière du réseau routier et autoroutier français jusqu'à ce qu'il devienne le deuxième plus important d'Europe... tandis que le réseau ferroviaire peinait à se renouveler et que les nouvelles LGV ne compensaient plus la fermeture des lignes moins fréquentées. Ainsi entre 1995 et 2013 le réseau ferré a été réduit de 6 % tandis que la longueur totale du réseau routier augmentait de 11 %.

Pour le transport ferroviaire de marchandises, cette attrition du kilométrage de lignes utilisable s'est doublée d'une diminution du nombre d'embranchements ferroviaires, permettant un raccordement direct des chargeurs au réseau. Il faudra de plus attendre les années 2010 pour que les lignes nouvelles ne soient plus exclusivement réservées au transport de voyageurs.

### Evolution des réseaux (en km)

	1996	2001	2006	2011	2016
<b>Routes hors DOM</b>	963 451	997 082	1 014 025	1 050 468	1 092 913
<b>Voies ferrées exploitées par la SNCF</b>	31 852	31 385	30 883	30 404	28 364

Source : SDES Mémento

Dans ce contexte, la branche Fret de la SNCF, devenue Fret SNCF au début des années 90, a souffert à la fois :

- D'une absence de stratégie publique en matière de fret ferroviaire, alliée à une incapacité de L'Etat à penser en les articulant politique d'aménagement du territoire, stratégie portuaire et ambition logistique,
- D'une concurrence du mode routier qui va particulièrement s'accroître avec la déréglementation de ce secteur au niveau européen en 1986, induisant une baisse du prix du fret particulièrement importante sur les grands axes européens,
- Des impacts des différentes crises économiques sur le tissu industriel français, particulièrement sensibles sur les produits historiques du ferroviaire (sidérurgie, mines, ...)

Force est de constater que, au sein d'un ensemble « SNCF » focalisé sur le développement du trafic voyageurs grande vitesse, Fret SNCF n'a pas été en mesure de faire face à cet ensemble de contraintes. A contrario, leurs

impacts sur sa situation économique ont été accentués par les décisions prises au niveau interne et des crises de production successives.

**L'Union Européenne et ses chefs d'Etats ont décidé l'ouverture du marché du fret ferroviaire à la concurrence.** Le parlement a retranscrit cette décision dans la loi française.

Le transport international de fret a été ouvert à la concurrence le 7 mars 2003, puis le transport de fret domestique le 31 mars 2006. Les objectifs attendus de cette libéralisation étaient classiquement une plus grande efficacité, une amélioration des performances et du service rendu notamment par une augmentation du nombre de trains, une meilleure qualité de service et de moindres coûts d'exploitation.

Début 2012, les entreprises ferroviaires concurrentes de Fret SNCF assurent 20 % du transport ferroviaire de marchandises en France.

La filiale de Veolia CFTA a été la première à circuler sur le réseau ferré national le 13 juin 2005. Depuis, plus d'une vingtaine d'entreprises ferroviaires ont circulé sur le réseau ferré national pour transporter du fret confié par les chargeurs.

Coté Fret SNCF, le Plan Veron avait justifié des plans de restructuration successifs dès 2003 par la préparation de l'ouverture à la concurrence. Ainsi commençait la contraction des capacités productives de la branche Fret.

De plus certaines règles de la concurrence pénalisent l'opérateur public :

- décision de la commission européenne du 2 mars 2005 qui impose à Fret SNCF des mesures de réduction de son activité en contrepartie du feu vert au plan de restructuration comportant une recapitalisation
- décision de l'autorité de la concurrence en France qui a infligé 60 M€ d'amende à Fret SNCF pour pratiques anti-concurrentielles, même si elle a finalement fait supporter l'amende à la SNCF plutôt qu'à Fret SNCF en invoquant l'impératif...d'intérêt général (étonnant, quand le maintien d'une position dominante par la SNCF – défense du monopole naturel – aurait pu donc être justifié par ce même intérêt général) : « Il est dans l'intérêt du marché que la SNCF, dont l'activité fret contribue à de nombreuses missions d'intérêt général (...) puisse demeurer un acteur essentiel et performant du marché. C'est pourquoi l'Autorité de la concurrence n'a pas prononcé, sur ce point, de sanction pécuniaire, considérant qu'il était préférable de prononcer une injonction à l'encontre de la SNCF. »

**Le transport de fret ferroviaire** (tous opérateurs confondus, en France) selon la nature de marchandises

Marchandises (regroupements de divisions de NST 2007)	Transport en millions de t-km						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
01 Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	3 353	4 512	3 525	3 787	3 208	3 479	2 587
02 Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	2 997	3 345	2 476	3 104	2 681	2 829	2 473
03 Minerais, tourbe et autres produits de l'extraction							
04 Produits alimentaires, boissons et tabac	1 806	2 410	2 368	2 282	2 278	2 101	1 678
06 Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	985	587	627	651	395	448	375
13 Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.							
07 Coke et produits pétroliers raffinés	2 013	1 860	1 787	2 123	2 144	2 387	2 535
08 Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	2 713	2 486	2 195	2 480	2 637	2 674	2 671
09 Autres produits minéraux non métalliques	2 836	2 407	2 617	1 706	1 742	1 829	1 945
10 Métaux de base, produits métalliques	4 329	4 691	4 258	4 139	4 646	4 420	4 440
11 Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	992	1 095	1 320	1 700	1 834	1 433	1 418
12 Matériel de transport							
14 Matières premières secondaires ; déchets	594	531	442	397	388	366	352
05 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 Autres (1)	7 348	10 275	10 924	9 860	10 643	12 287	12 094
<b>Total</b>	<b>29 965</b>	<b>34 202</b>	<b>32 539</b>	<b>32 230</b>	<b>32 596</b>	<b>34 252</b>	<b>32 569</b>

(1) dont essentiellement des « marchandises non identifiables et non classées par ailleurs »

Source : SDES, enquête auprès des opérateurs ferroviaires

## Situation actuelle du Fret en France : un cercle vicieux

Pour le marché français, aucun des objectifs poursuivis par l'ouverture à la concurrence ne s'est réalisé, malgré une part de marché des « nouveaux entrants » qui avoisine actuellement les 40 % :

Evolution des volumes depuis l'ouverture à la concurrence :

- Diminution de 40 % du volume de marchandises transporté par rail au lieu de la hausse annoncée : la part modale du transport ferroviaire avoisinerait les 10%, soit un des niveaux les plus bas des pays européens comparables
- Pas de diminution des financements publics
- Concurrence focalisée sur les trafics les plus denses et les plus rentables, basée essentiellement sur les prix et non pas sur la qualité, la diversité et le caractère innovant de l'offre.

Ainsi la concurrence déloyale avec la route s'est aggravée, notamment en lien avec le recours accru aux travailleurs détachés notamment polonais et slovaques et le dumping social qui en a découlé (cf. rapport sénatorial d'Eric Boquet sur le low cost dans les transports). Ce phénomène concerne particulièrement la France du fait de sa situation géopolitique au cœur du transit de marchandises, entre l'Europe du Nord et celle du Sud. Les salariés français des entreprises de transport routier n'ont donc pas bénéficié non plus du report modal du fret.

Pour Fret SNCF, dont l'équilibre reposait sur une compensation des déficits enregistrés sur le trafic diffus par le bénéfice tiré des trafics massifs de trains entiers, ce nouvel environnement a été mortifère. Sous la pression d'un Etat propriétaire incapable d'inscrire son action dans la durée, Fret SNCF a choisi de s'inscrire dans une spirale de réduction de l'offre.

Pour tenter de rentabiliser une activité déficitaire, il y a deux approches :

- soit on se focalise sur la baisse des coûts au risque de découvrir que le point d'équilibre est obtenu à zéro coût... mais donc zéro recette,
  - o ceci a pour conséquence une réduction de l'offre proposée aux clients sur le **court terme** qui s'est manifestée notamment par l'arrêt des wagons isolés et un sous-investissement qui rend les infrastructures et les équipements moins fiables et provoque notamment des ralentissements et une dégradation de la qualité de service,
  - o et parfois même des conséquences **définitives** lorsque des infrastructures ferroviaires ont été détruites, des liaisons ferroviaires supprimées, des gares de triage fermées...
- soit on est plus constructif et on développe l'activité en volume et en qualité de sorte à faire progresser la valeur ajoutée et marginaliser les coûts fixes. Mais cela ne peut se réaliser sans s'inscrire dans une politique publique globale, au sein de laquelle plusieurs axes de développement auraient pu se concrétiser et notamment :
  - o Promouvoir le transport combiné
  - o Créer des autoroutes ferroviaires pertinentes
  - o Développer le fret urbain via des tram-trains
  - o Inciter au transport de fret express international par rail avec des TGV et des sillons dédiés (cf. Projet CarEx)
  - o Rechercher des solutions visant à organiser une massification des flux de marchandises, et à déployer une démarche de proximité (alors que Fret SNCF a réduit peu à peu son implantation locale et commerciale)
  - o ...

C'est malheureusement la première théorie qui est retenue depuis l'ouverture à la concurrence du marché du fret ferroviaire. Or le rapport Spinetta du 15 février 2018 sur « l'avenir du transport ferroviaire » lui-même estime que *"Cette évolution paraît difficilement soutenable, et risque de se traduire par une perte de compétitivité du fret ferroviaire"*.

Ce phénomène pernicieux est aggravé par le fait que le groupe SNCF a organisé sa propre concurrence

- à la fois par le rail en créant sa filiale VFLI
  - o qui s'est développée en utilisant le savoir-faire de la SNCF pour venir la concurrencer de plus en plus frontalement.
- et en intermodal avec sa filiale routière Geodis.

Ainsi les difficultés de Fret SNCF, loin de s'améliorer, se sont aggravées avec une dette qui dépasserait 4,6 Md€ à fin 2017. De même le principal opérateur concurrent, Euro Cargo Rail, a réalisé une perte de 25 M€ en 2016, a été recapitalisée de 150 M€ en 2017 par la Deutsche Bahn et a même envisagé de se retirer totalement du marché français.

Pour équilibrer les comptes des opérateurs, plusieurs pistes : améliorer la qualité des sillons, limiter la concurrence du transport routier par des mesures incitatives (et non supprimer l'éco-taxi...) et limiter la hausse des péages.

## Comparaison européenne

La part modale du fret ferroviaire varie notablement d'un pays à l'autre en Europe.

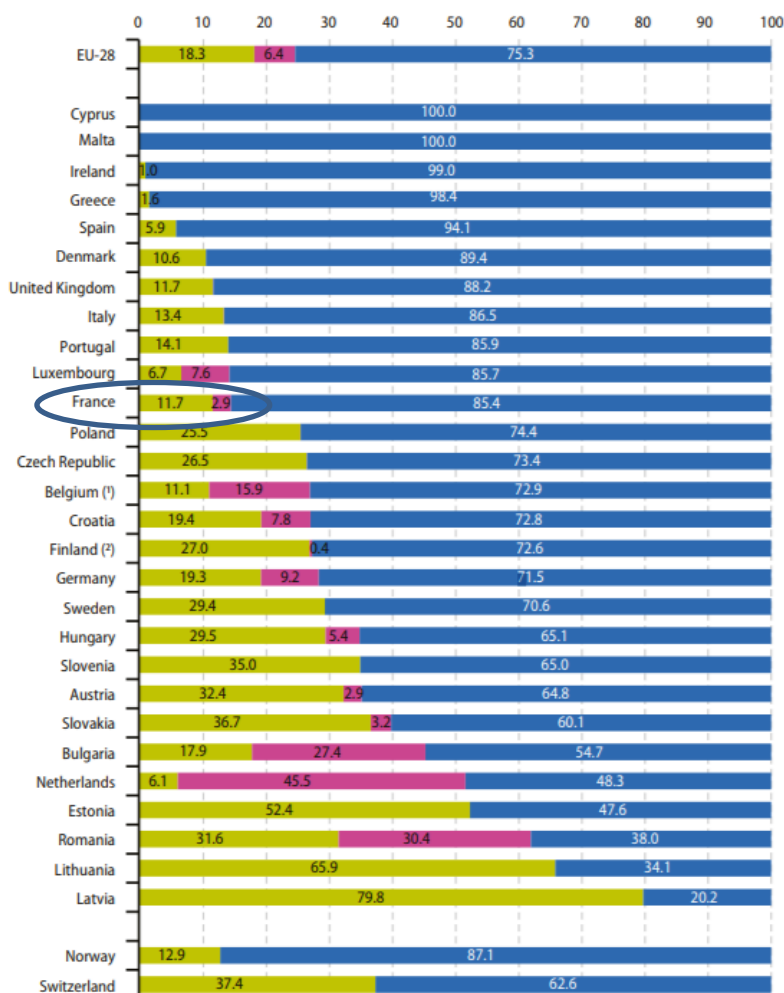
On note en particulier une part modale importante dans les pays de l'Est, ce qui s'explique à la fois par leur histoire et par l'importance de l'industrie lourde dans la plupart de ces pays.

A contrario des pays insulaires ou péninsulaires comme Chypre, Malte, l'Irlande, la Grèce ou le Danemark ont une géographie naturellement moins favorable au déploiement d'un réseau ferroviaire.

Au-delà de ces particularités la part modale du fret ferroviaire dépend notablement de la volonté politique du pays considéré. Ainsi l'Autriche et la Suisse, pays montagneux, n'ont aucune prédisposition naturelle à avoir plus de 30 % de leur fret transporté par rail.

Il apparait donc clairement que les 11,7 % de part modale du fret en France laissent des marges de progression pourvu qu'une politique adaptée soit menée.

**Part modale des différents modes de transport de fret en 2015** (en % du total de tonnes/km) selon Eurostat (modalités de calcul différentes de celles des autorités françaises : part modale du fret en France de 11,7 % selon Eurostat et 10,6 % selon SOeS).



### Légende

- Bleu : routes
- Rose : voies fluviales
- Vert : rail

La **Suisse** (et l'**Autriche** dans une moindre mesure) ont suivi une politique de transport de fret par rail ambitieuse en mêlant :

- les incitations financières notamment via d'importants investissements
  - o investissements d'infrastructure massifs : tunnels du Lötschberg, du Saint-Gothard et du Ceneri...
  - o incitations des chargeurs à transférer leurs cargaisons sur le rail (« chaussée roulante », transport combiné non accompagné...) via un péage routier sur les poids lourds et un soutien financier aux acteurs du report modal.
- et les outils règlementaires contraignants
  - o interdiction de transit des marchandises dangereuses par route
  - o accompagnée d'un renforcement des contrôles

De ce fait la part du rail dans le transport de marchandises est sans commune mesure avec ce que l'on rencontre en France. Les autoroutes ferroviaires sont nombreuses, principalement sur de courtes distances et en franchissement de montagnes. Les « chaussées roulantes » suisses et plus encore le transport combiné permettent de réduire de 700 000 le nombre de camions par an.

Au **Royaume-Uni**, la privatisation du rail au début des années 1990 a entraîné une forte hausse du coût des billets qui ont parfois triplé voire quadruplé hors inflation. La qualité du service s'est également dégradée avec des retards et suppressions de trains. Le gestionnaire d'infrastructure a finalement dû être renationalisé et la question de la renationalisation de l'opérateur de transport se pose également.

En **Suède**, une majorité de la population souhaite un retour au monopole public des chemins de fer.

**L'Allemagne** est souvent citée comme l'exemple d'une mise en concurrence réussie. Notons toutefois que 99 % des lignes longue distance restent exploitées par la Deutsche Bahn. Par ailleurs l'Etat subventionne nettement plus qu'en France la prise en charge du coût des sillons fret (4 fois plus). Le développement du fret ferroviaire y est tiré par les investissements dans les infrastructures portuaires, et notamment le port de Hambourg. Ces investissements s'inscrivent dans une politique logistique globale : fin 2005, elle s'est engagée dans l'élaboration d'un plan directeur (« Master Plan ») relatif au transport de marchandises et à la logistique, en associant très en amont des représentants des länder, des chargeurs, des chercheurs et des syndicalistes. Cette démarche a abouti en 2008 sur des décisions promouvant les reports modaux vers le fluvial et le ferroviaire.

Enfin, **l'Italie** a également adopté en 2016 un plan ambitieux de relance du fret ferroviaire par un subventionnement public des péages des sillons marchandises (l'Etat français ne consacre que 75 M€/an de contribution aux redevances fret)

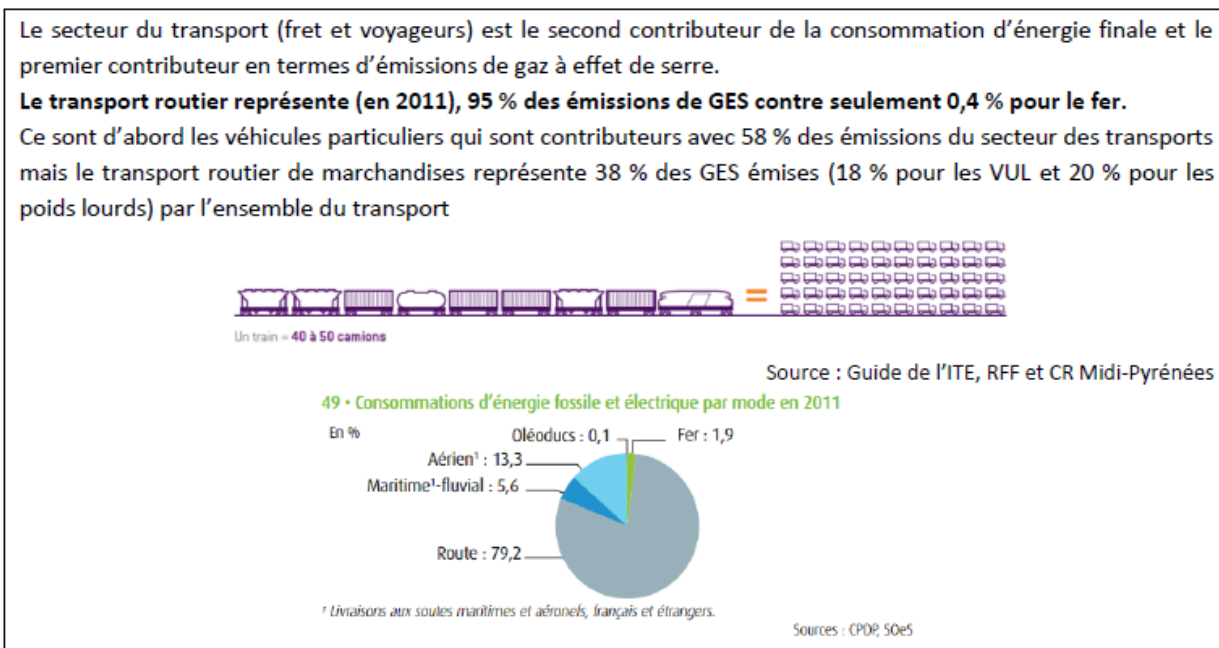
On le voit au travers de ces quelques exemples : l'ouverture du marché ne peut expliquer à elle seule la progression de la part modal du ferroviaire dans le transport de marchandises. Les facteurs déterminants de cette hausse sont à rechercher dans la pertinence des politiques publiques qui sont menées dans ce domaine et qui combinent à la fois des investissements en infrastructures (mais pas uniquement ferroviaires), des incitations financières, ainsi qu'un large débat public sur des objectifs économiques et sociétaux partagés.



## Le recours au transport du fret par rail : un impératif d'intérêt général

Le transport de fret par voie ferroviaire est une **nécessité écologique**. Il est dix fois moins polluant que le transport de fret par voie routière (en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>/km). Beaucoup d'annonces ont été faites pour la protection de l'environnement et pourtant aucun effort public réel pour encourager le fret ferroviaire. Conséquence : *la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises a baissé en France, de 18 % en 2003 à moins de 10 % en 2016*, selon le rapport Spinetta. La tendance étant inverse en Allemagne, en Suisse, en Autriche et même au Royaume-Uni.

Le transport du fret par rail permet de réduire le bruit, la pollution, l'encombrement des réseaux routiers mais aussi les risques liés au transport de produits dangereux.



Parmi les objectifs du Grenelle de l'environnement lancé en décembre 2007 : la réduction de 20 % des émissions de CO<sub>2</sub>, afin de les ramener au niveau de 1990. Dans ce cadre, l'objectif défini par les lois Grenelle I et II de 2009 et 2010 était de porter la part modale du fret, hors routier et aérien, de 14 % à 25 % à l'horizon 2022. Il ne nous semble pas envisageable, sauf changement majeur de stratégie que ces objectifs soient atteints.

Pourtant le report modal est inscrit dans la Loi. Article L1212-4 du code des transports : « Afin de réduire les consommations d'hydrocarbures liées au transport de fret et de lutter contre l'émission de gaz à effet de serre, l'Etat accorde, pour les infrastructures concernées, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux ou visant le développement du cabotage maritime. »

Le rapport Duron du 1<sup>er</sup> février 2018 sur les « mobilités du quotidien » le reconnaît (p18) : « Les transports sont le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre (GES) en France, essentiellement en raison de la combustion des carburants fossiles. C'est aussi de loin le plus gros émetteur d'oxydes d'azote et un important émetteur de poussières. La route représente près de 95% des émissions de GES du secteur des transports (environ trois cinquièmes pour les véhicules particuliers, un cinquième pour les poids lourds et un cinquième pour les véhicules utilitaires légers). »

Ce rapport rompt pourtant dans les faits - pour des impératifs de limitation de la dépense publique - avec la politique publique toujours en vigueur. Prenant acte de l'échec des stratégies antérieures de report modal, le Conseil d'Orientation des Infrastructures se prononce pour une politique révisée consistant à limiter les besoins en mobilité physique, à améliorer l'efficacité du système de transport et à décarboner les motorisations et les usages.

S'il est communément admis que les collectivités publiques financent les infrastructures routières, étonnement la question fait débat pour le **soutien financier** des infrastructures ferroviaires dont le financement n'est pas assuré de manière durable ce qui induit un déficit chronique pour les acteurs du fret ferroviaire, qu'ils soient public ou privés et au final une dette croissante pour chacun d'entre eux. Par ailleurs le transport routier externalise ses coûts indirects (pollution aérienne et sonore, accidentologie...) et bénéficie d'une politique favorable (il est exonéré d'une partie des taxes pétrolières, la taxe à l'essieu a diminué, les charges sociales ont baissé, le recours aux travailleurs détachés est autorisé... ainsi le recours au fret routier est favorisé.

Par ailleurs l'enjeu économique n'est pas neutre pour l'Etat puisque le fret ferroviaire contribue à la prospérité des ports, à la préservation et au développement de complexes et filières industrielles à productions lourdes (sidérurgie, chimie, automobile, agroalimentaire, bois...). Par ailleurs pour la compagnie ferroviaire, l'essor du fret pourrait répondre à la sous-utilisation de la partie la moins circulée du réseau et faire ainsi baisser le poids des charges fixes.

Les **enjeux sociaux** de l'ouverture à la concurrence sont marqués par une réduction drastique de l'effectif de toute la branche.

Ainsi, depuis l'ouverture à la concurrence, Fret SNCF enchaîne les restructurations faisant passer l'effectif de cette branche de plus de 15 000 à 7 400. 3 000 emplois supplémentaires pourraient disparaître dans les prochaines années. Les principaux concurrents de Fret SNCF sont également sur des tendances baissières (cf. plan de licenciement chez EuroCargo Rail en 2016).

## Une stratégie défailante

Au lieu de mener une politique volontariste de développement du fret ferroviaire et du ferroutage, la direction de la SNCF et son propriétaire -l'Etat- ont mené une politique suicidaire visant à réduire les coûts sans prendre la mesure des conséquences de ces décisions sur les recettes (fermeture de services, de lignes, de gares de triage, cession de matériel roulant...). Ce faisant les déficits subsistent (plus de 200 M€ de déficits sur 2017) et la dette reste considérable (5 Mds€).

Depuis l'ouverture à la concurrence près de 20 entreprises sont entrées sur le marché du fret ferroviaire. Elles détiennent actuellement près de 40 % du marché. Elles n'offrent pas à leurs salariés le statut des cheminots, et n'ont pas les « rigidités » de l'organisation d'une très grande entreprise et se concentrent sur l'activité de traction de trains complets (ce qui est le plus rentable)... et pourtant elles sont toutes déficitaires. Les quatre principales concurrentes de Fret SNCF ont perdu près de 300 millions d'euros en 2014. Ce déséquilibre structurel est renforcé par le prix des péages qui augmente du fait de la non prise en charge par l'Etat du déficit également structurel de SNCF Réseau.

La situation économique des opérateurs de fret ferroviaire en France paraît donc fragile. Il nous semble qu'il serait pertinent d'en tirer les enseignements et d'arrêter une stratégie d'attrition qui a montré ses limites pour s'orienter vers des perspectives de développement plus ambitieuses.

A ce jour c'est l'inverse qui est envisagé :

- Aller plus loin en confiant l'entretien, la maintenance, la modernisation d'une partie du réseau dédié au fret, aux collectivités locales, aux chambres de commerce, voire à des acteurs privés.
- Faire payer aux chargeurs le coût de leur embranchement, alors que le recours au mode routier est toutes choses égales par ailleurs plus facile et moins cher que le fer
- Filialiser Fret SNCF après sa recapitalisation (avec les gains de la vente de Geodis)

La filialisation de Fret SNCF serait une nouvelle étape de restructuration pouvant déboucher sur une fusion avec VFLI et un recentrage sur les principaux corridors de trafics, soit une nouvelle attrition de l'offre commerciale fret.

## Conclusion et perspectives

Au-delà du constat partagé par le Premier ministre, selon lequel : « la situation de notre pays en matière de transport de fret (ferroviaire) n'est pas bonne », il est urgent de suivre l'exemple de la Suisse qui, depuis les années 1980, a mené une politique favorable au fret ferroviaire en utilisant tous les moyens en sa possession :

- Une implication financière forte, via des investissements significatifs
  - o de modernisation du réseau
  - o de contournement des grandes agglomérations (Lyon, Montpellier, etc...) et de création des voies spécifiques lorsque c'est nécessaire.
  - o de maintien et développement des Installations Terminales Embranchées qui permettent de relier des complexes industriels ou des entrepôts au réseau...
- Des innovations en termes d'offre :
  - o transport par rail des camions et des conteneurs,
  - o combinaison rail et route,
  - o reprise du fret par wagons isolés,
  - o fret cadencé,
  - o autoroutes ferroviaires,
  - o fret urbain ou périurbain...
- Des contraintes légales :
  - o obligation pour les camions d'emprunter le rail
  - o taxes sur le transport routier de marchandises...
- L'élaboration d'un schéma national structurant pour l'offre ferroviaire et particulièrement pour le fret -à partir d'une connaissance précise des flux de marchandises- faute de quoi l'autorégulation spontanée du marché pénalisera le rail. Il est d'ailleurs étonnant qu'aucun des rapports récents commandés par le gouvernement ne fasse référence au Schéma national des infrastructures de transport prévu par la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Il faut donc une politique ambitieuse qui permette, via un report modal encouragé et réel, de mobiliser le capital, faire circuler les trains, massifier les trafics et répondre aux différents besoins des chargeurs en n'hésitant pas à innover.

Toute autre politique (filialisation évoquée par le Premier ministre, remise en cause du statut de cheminot, aucun engagement de reprise de la dette de fret SNCF qui est laissée à la charge de SNCF Mobilités...) ne serait que diversion non seulement nuisible pour les cheminots mais totalement inefficace pour le développement du fret ferroviaire en France.

Le développement d'un système de transport de marchandises fiable et respectueux de l'environnement doit être une priorité, tant vis-à-vis d'objectifs économiques que sociaux et environnementaux. Bien sûr ceci ne doit pas se faire sans moyens, au risque de conduire à une restructuration brutale.

**Or, l'ouverture à la concurrence du Fret ferroviaire a pour l'instant, à tous ces points de vue, été un échec.**

Le rapport Spinetta en fait paradoxalement état : « *L'ouverture [à la concurrence] du marché du fret ferroviaire (...) a conduit à une forte réduction des trafics, et à un endettement massif de Fret SNCF* ».

Il est donc clair que le monopole des États est naturel dans le fret ferroviaire, un domaine nécessitant des investissements financiers très conséquents. Il nous semble que le développement du fret ferroviaire est un impératif d'utilité générale pour notre pays et qu'il doit être pensé dans une vision globale et multimodale de développement économique territorial.

**Pourquoi ne pas en tirer les enseignements pour le transport de passagers ?**