



FRET FERROVIAIRE

## L'ENFUMAGE CONTINUE !

**De nombreux responsables politiques ainsi que les dirigeants successifs de la SNCF ne veulent pas assumer publiquement l'échec de la libéralisation du transport de marchandises par fer.**

**En 2000, FRET SNCF transportait 17 % des marchandises (tous modes confondus), contre 9,5 % (toutes entreprises ferroviaires confondues), dont 5 % pour FRET SNCF aujourd'hui. Après avoir drastiquement affaibli en près de 20 ans l'entreprise publique et particulièrement FRET SNCF (au travers de multiples plans de restructuration), voilà que les patrons « vont au charbon » pour réclamer des subventions et les obtiennent pour financer leur projet « 4F ».**

Les subventions annoncées par le Premier ministre stabiliseraient les trafics existants et surtout permettraient aux entreprises ferroviaires de renouer avec un équilibre financier, notamment par la ristourne sur les péages d'infrastructures. En plus de FRET SNCF, toutes les entreprises ferroviaires de transport de marchandises (à savoir les cinq filiales de droits privés du groupe SNCF ainsi que les 11 entreprises ferroviaires privées en activité) perdent toutes environ l'équivalent d'un tiers de leur chiffre d'affaire, comme quoi le Statut des cheminots n'a rien de déterminant dans le « coût » ...

Les autoroutes ferroviaires sont des corridors longues distances pour lesquelles l'infrastructure est fiabilisée (il n'y a pas de créations nouvelles, les sillons existent déjà). Avec cette mesure, ce sont en fait les transports transnationaux qui sont promus. Ce mode opérationnel permet d'extraire environ 120 000 semi-remorques par an de nos routes quand des dizaines de millions les parcourent chaque année !

Nous sommes loin d'un acte fort, déterminant pour répondre aux enjeux écologiques sur la durée.

Les autoroutes ferroviaires ne répondent qu'aux ambitions du trafic international qui représente une part minoritaire (environ 37 %) des marchandises transportées en France. **Le report modal massif (passage de la route vers le rail) ne peut pas aboutir en accumulant les slogans politiques lancés en l'air qui écartent sciemment 63 % du trafic intérieur.**

Si une aide doit être apportée au fret ferroviaire pour obtenir un report modal massif, l'angle choisi par le Gouvernement reste de l'enfumage, car il ne s'attaque pas aux externalités (congestion routière, accidents, gaz à effet de serre, sécurité, etc.) du mode routier, qui reposent pour l'essentiel sur la collectivité en termes de coûts. Le caractère temporaire de la réduction du prix des péages est de plus conjoncturel alors que c'est bien de mesures structurelles dont le secteur a besoin.

**Les dernières annonces du Premier ministre rappellent éperdument les trois principaux plans FRET précédents : « Véron » (2003), « Marembaud » (2008), « Nadal » (2009), qui ont organisé la casse des emplois, la perte de trafics intérieurs, la promotion des « autoroutes ferroviaires » ...**

**Les ambitions gouvernementales vont probablement aboutir au même résultat : pas de relance !**

**L'exercice de communication est bien rodé, mais il ne trompe personne.**

