

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir

- Audition, ouverte à la presse, de M. Didier Le Reste,
président de Convergence nationale rail, et de M. Philippe
Denolle, vice-président 2
- Présences en réunion..... 14

Lundi

16 octobre 2023

Séance de 17 heures 30

Compte rendu n° 15

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

**Présidence de
M. David Valence,
Président de la commission**



La séance est ouverte à dix-sept heures trente.

La commission procède à l'audition de M. Didier Le Reste, président de Convergence nationale rail, et de M. Philippe Denolle, vice-président.

M. le président David Valence. Nous entamons un échange avec M. Didier Le Reste, actuel président de Convergence nationale rail et ancien secrétaire général de la CGT Cheminots pendant une décennie, de 2000 à 2010. M. Le Reste est accompagné par M. Philippe Denolle, vice-président de Convergence nationale rail.

Vous disposez, monsieur Le Reste, d'une expérience étendue au sein du groupe public ferroviaire puisque vous y avez exercé depuis la fin des années 1970. Nous sommes particulièrement intéressés par votre point de vue, notamment en ce qui concerne l'évolution du fret au sein du groupe SNCF.

Quelles que soient les opinions sur la libéralisation et ses conséquences, il est indéniable qu'une certaine instabilité au sein d'une organisation, qu'elle soit publique ou privée, peut entraîner des difficultés d'identification pour les salariés. Or, l'attachement des salariés à leur mission de service public et à l'entreprise elle-même constitue l'un des principaux atouts du groupe public ferroviaire.

Nous aimerions donc savoir comment vous avez vécu ces évolutions, réorganisations, et plans de redynamisation successifs, particulièrement axés sur le fret, y compris durant la période où vous avez exercé le mandat de secrétaire général de la CGT Cheminots.

Convergence nationale rail s'est exprimée sur le plan de discontinuité présenté par le gouvernement en mai. Le ministre, tout comme ses prédécesseurs, a admis que ce n'était pas la solution idéale, mais qu'elle était, de son point de vue, la moins préjudiciable. Nous souhaitons comprendre les arguments qui vous amènent à penser qu'une autre solution était envisageable, que ce soit en adoptant une attitude d'attente ou en exerçant une pression.

Certains de nos interlocuteurs ont souligné que la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire s'est traduite par une augmentation des crédits publics passant d'environ 130 millions à 330 millions d'euros annuels depuis 2021. Dans la mesure où je suppose que vous êtes également impliqué dans le syndicalisme à l'échelle européenne, quel est votre point de vue sur cette stratégie ? Quels sont ses avantages et ses défauts ? Comment pourrions-nous intensifier les efforts publics en faveur du fret et susciter un engagement plus significatif des chargeurs, qui sont les décideurs, dans le transport ferroviaire ?

Avant de vous donner la parole, je vous invite à prêter le serment, conformément à l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires, de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité. Je vous invite donc à lever la main droite et à dire : « Je le jure. »

(M. Didier Le Reste et M. Philippe Denolle prêtent serment.)

M. Didier Le Reste, président de Convergence nationale rail. Nous saluons la tenue de cette commission d'enquête sur un sujet extrêmement important et au moment où le fret ferroviaire est attaqué par une procédure de déstabilisation menée de façon dogmatique et complètement incompréhensible par la Commission européenne. J'ai effectivement été syndicaliste au niveau européen. J'ai exercé un mandat à la Fédération européenne des

travailleurs des transports. J'ai présidé pendant un certain nombre d'années le comité de dialogue sectoriel pour les chemins de fer. J'ai donc une certaine connaissance des pratiques de l'Union européenne et de ses institutions.

Convergence nationale rail, association de composition pluraliste, est naturellement intéressée par les travaux de votre commission. Dans les activités de nos cent dix-sept collectifs et comités d'usagers du rail, nous œuvrons avec d'autres forces à la préservation ou à la réouverture du triage de fret, tout comme nous sommes impliqués dans des initiatives territoriales pour la réactivation et la réouverture de lignes ferroviaires dites de desserte fine du territoire ou de lignes dites non circulées.

Plus il y aura de trains de fret qui circuleront sur le réseau ferré national, mieux ce sera pour l'environnement. Nous souhaitons que cela permette à SNCF Réseau de mieux réguler le montant des péages ferroviaires et, *in fine*, de faire baisser le montant des tarifs voyageurs, qui sont jugés majoritairement trop élevés. En effet, 40 % du prix d'un titre de transport est imputable au péage.

Vos travaux se situent dans le prolongement d'une multitude d'actes relatifs à la situation du transport de marchandises par train, principalement assuré par la SNCF et ses cheminots, aux compétences spécifiques et au professionnalisme reconnu.

Nous ne partons pas de rien. En vingt ans, nombre de rapports, d'auditions, d'expertises, de contributions, de colloques, d'assises et d'États généraux ont émis des alertes, à l'instar de l'avis n° 2 du conseil supérieur du service public ferroviaire (CSSPF) du 5 juillet 2000, qui avait émis trente-quatre recommandations sur la nécessité de changer de politique en matière de gestion du fret ferroviaire, tant en France qu'en Europe.

Malheureusement, à partir de 2003, nous sommes entrés dans ce que nous pouvons nommer la spirale du déclin. Ainsi, au prétexte de déficits d'exploitation, M. Marc Véron, nommé directeur du fret, engage un plan reposant sur le triptyque suivant : déficits d'exploitation, restructuration industrielle et plan social. Nous avons essayé de lui expliquer qu'une grande entreprise nationale publique comme la SNCF ne pouvait pas être gérée comme la supérette du coin, mais sans succès.

Le fil conducteur consistait à réduire le déficit d'exploitation par le bas en contractant l'offre, en affaiblissant l'appareil de production par la fermeture de gares, de triages, de dessertes, de chantiers, d'embranchements particuliers, et en abaissant massivement les effectifs de cheminots. En effet, sept mille suppressions d'emplois sont intervenues entre 2003 et 2006.

Cette tendance s'est poursuivie, même avec le changement de directeur du fret en 2006 et l'arrivée de M. Marembaud, qui a également dirigé un énième plan de restructuration. Un comité paritaire a été instauré pour examiner la situation du fret et les stratégies engagées. Il en est ressorti que la politique d'écrémage et de recherche de rentabilité du trafic était diamétralement opposée à ce qu'il aurait fallu faire. Le comité paritaire a qualifié d'hérésie l'abandon du wagon isolé et a préconisé le retour à une politique axée sur le volume, notamment pour faire face aux frais fixes. Bien que les constats et les recommandations soient largement partagés, les mesures qui seront mises en œuvre s'inscriront dans la lignée du plan Véron.

Il est souvent demandé aux personnes auditionnées dans le cadre de cette commission d'enquête si, au cours de cette période, il ne manquait pas une vision stratégique globale pour

gérer l'activité du fret à la SNCF. Je peux vous affirmer qu'il y avait bel et bien une stratégie, mais ce n'était pas une stratégie de développement. Au contraire, c'était une stratégie de repli, d'abandon et d'atrophie, poursuivant un seul objectif : tenter de réduire le déficit.

Malheureusement, dans le système ferroviaire tel qu'il existe et en raison de la complexité de son fonctionnement, plus on taille, on ferme, on casse, on abandonne et on transfère vers la route, plus la situation financière s'aggrave, et plus on ampute les capacités de l'entreprise publique à relever les défis qui lui sont lancés.

Je tiens toutefois à souligner que, malgré la désorientation causée par la multitude de plans de réorganisation et de restructuration menés à marche forcée, malgré les changements constants de directeur de l'activité fret, les cheminots et de nombreux cadres dirigeants croyaient toujours au transport de marchandises par train et ne ménageaient pas leurs efforts. Certains des cadres dirigeants qui contestaient les stratégies de l'exécutif n'ont pas été entendus et ont été mis au placard ou remerciés, à l'instar de M. Francis Rol-Tanguy.

Les organisations syndicales n'étaient pas davantage entendues, en particulier la CGT, qui avait pourtant contribué à l'élaboration d'un livre blanc pour le ferroviaire sous l'égide de l'entreprise. Ce document a rapidement été mis au pilon, signe de l'indigence du dialogue social de l'époque.

Comme vous l'avez entendu à plusieurs reprises, l'anticipation de neuf mois, en mars 2005, du calendrier européen initial de l'ouverture à la concurrence des trafics nationaux de fret ferroviaire a constitué un facteur de déstabilisation des équipes. Cette ouverture a effectivement été brutale et non préparée. Elle a constitué *in fine* un échec, comme l'ont d'ailleurs reconnu ici les présidents Louis Gallois, Guillaume Pepy et Jean-Pierre Farandou. Il est vrai qu'ils ne tenaient pas les mêmes propos à l'époque.

Sous couvert de l'autorisation de la Commission européenne de recapitaliser Fret SNCF à hauteur de 1,5 milliard d'euros, on nous disait que c'était la solution idoine pour revitaliser et développer le fret ferroviaire. On allait améliorer la qualité de la production, réduire le déficit, etc. Nous savions pourtant que cette ouverture anticipée se faisait au prix de lourdes et handicapantes contreparties, avec la cession à la concurrence de sillons, de trafics, de wagons et la diminution du nombre d'emplois de cheminots.

Il a d'ailleurs fallu que ce soit nous qui démasquions la stratégie de la SNCF en mettant sur la place publique la décision de fermer deux cent soixante-deux gares de fret spécialisées dans la technique du wagon isolé, puis cent quatre-vingt-onze autres gares appelées à être fermées. Nous étions face à une politique de la terre brûlée. Les chargeurs se voyaient dissuadés de faire transporter leurs marchandises par train et les entreprises qui étaient embranchées au rail n'étaient plus desservies, ce qui les conduisait à acheter des camions ou à confier leur fret à des transporteurs routiers.

Aujourd'hui, la SNCF est prise à son propre piège puisqu'elle fait transporter la plupart de ses matériaux par camion, qu'il s'agisse d'essieux de wagon ou de rails. D'ailleurs, à cette époque, pour certains dirigeants de la SNCF, l'avenir du rail était la route !

Compte tenu de cet état de fait, je ne peux qu'être en désaccord avec M. Guillaume Pepy, qui a déclaré devant vous que la direction SNCF croyait au fret et qu'il s'est battu pour maintenir le wagon isolé. Son bilan le contredit et M. Francis Rol-Tanguy

enfonce le clou en déclarant que Fret SNCF était considéré en interne comme un boulet, car trop déficitaire. Tout est dit.

En douze ans, les différentes directions de SNCF ont accompli l'exploit de diminuer le nombre de locomotives affectées à l'activité de fret de 70 %. Certaines pourrissent d'ailleurs dans le cimetière du triage de Sotteville-lès-Rouen, que M. le rapporteur connaît bien. Dans le même temps, le nombre de wagons a été réduit de 75 %, le nombre des cheminots de 70 % et celui des marchandises transportées par train de 43 %. Je disais à cette époque qu'il s'agissait de « faire mourir le malade avant de le tuer ».

Ces stratégies improbables ont tellement déstabilisé le système que la direction fret, charbon et acier de la SNCF a un jour lancé un challenge intitulé « à la recherche des wagons perdus ». Une liste de wagons perdus a ainsi été diffusée parmi les cheminots, en offrant une prime à ceux qui les retrouveraient.

En ce qui concerne la procédure lancée par la Commission européenne et le plan dit de discontinuité économique qui en découle, on peut s'accorder à dire qu'il est surprenant par sa brutalité, incompréhensible, inédit, voire selon moi mortifère pour l'avenir du fret ferroviaire dans notre pays. Je partage l'analyse de Pierre Ferracci, président de SECAFI Alpha, qui a déclaré devant vous que ce plan n'était pas viable et que ce qui était proposé était injouable. Le président Louis Gallois a expliqué quant à lui que la discontinuité ne retirerait pas un seul camion de la route.

Je considère pour ma part qu'on se dirige vers un report modal inversé quand on sait que la plupart des opérateurs concurrents n'ont ni les moyens humains et matériels ni la couverture territoriale leur permettant de prendre en charge les trafics abandonnés par la SNCF. On en vient même à évoquer que Fret SNCF pourrait être le sous-traitant traction de ces opérateurs. Cela confine au scandale. C'est à la fois humiliant et désobligeant vis-à-vis des équipes de cheminots du fret, qui ont fait beaucoup d'efforts pour redresser l'activité ces dernières années.

Six pays européens sont concernés à des degrés divers par des procédures d'enquête de la Commission européenne tendant à démontrer qu'ils ont eux aussi distribué des aides financières auprès de leurs entreprises ferroviaires jugées contraires au code européen de la concurrence. Pourquoi le ministre français des transports n'a-t-il pas pris l'initiative d'un tour de table avec ces pays pour dire à la Commission européenne qu'il fallait choisir ? Soit c'est la concurrence tous azimuts, quel qu'en soit le coût ; soit c'est la préservation de l'environnement, avec les outils publics dont nous disposons, au moment où des objectifs ambitieux en matière de réduction des gaz à effet de serre et de neutralité carbone nous sont fixés, ce qui passe entre autres par le développement du fret ferroviaire.

Pourquoi a-t-on imposé à la SNCF de se séparer des vingt-trois flux les plus rémunérateurs, principalement de transport combiné, avant même de connaître les conclusions des enquêtes en cours, sans consultation ni concertation avec les clients ? Pourquoi une telle précipitation ? Fret SNCF a vendu des emprises foncières et des filiales – Akiem pour les locomotives ou Ermewa pour les wagons – à des fonds de pension pour un montant global estimé à 10 milliards d'euros. N'aurions-nous pas pu utiliser cette somme pour régler la dette de 5,2 milliards d'euros, d'autant que nous savions que la Commission européenne allait tôt ou tard lancer une enquête ?

La presse spécialisée et généraliste ne s'y est pas trompée en titrant sur le « démantèlement des activités fret de la SNCF ». C'est une liquidation pure et simple du fret ferroviaire public qui se prépare. Bruxelles a introduit la concurrence et l'intervention privée dans la production des services ferroviaires sans que ces opérateurs privés aient à apporter une once de capital. C'est le capitalisme sans le capital ! Dans ce qui se dessine avec l'éclatement, voire la disparition de Fret SNCF, on peut même dire que nous assistons à la socialisation des pertes et la privatisation des profits.

SECAFI Alpha, qui a diligenté une expertise à la demande du comité social et économique (CSE) de Fret SNCF, a mis en garde sur le fait que le dépeçage brutal de Fret SNCF pourrait, par la maltraitance institutionnelle que subissent les cheminots du fret, déboucher sur un scénario identique à celui de France Télécom. Nous sommes dans un scénario de revanche sociale où toute référence au groupe public doit disparaître.

Comme vous l'aurez compris, il est essentiel, à notre avis, de mettre un terme à la mécanique infernale de ce plan de discontinuité économique, qui est une réponse inadaptée aux problèmes posés. Il est impératif de refuser la vision de la technostructure de Bruxelles, qui a pour seul modèle de développement la mise en concurrence généralisée, quel qu'en soit le prix pour les pays, les peuples et les salariés.

De nombreuses propositions alternatives existent – et nous en avons élaboré – pour relancer de manière concrète le transport de marchandises par train. Cela permettrait au transport ferroviaire de devenir la colonne vertébrale de la mobilité durable, un véritable levier pour accomplir une réelle transition écologique et énergétique.

M. Philippe Denolle, vice-président de Convergence nationale rail. J'espère que nous n'aurons pas à organiser, dans sept ou huit ans, une commission d'enquête parlementaire qui constatera que l'idéologie l'avait emporté sur l'écologie. Il est crucial d'évaluer les actions entreprises au cours des vingt dernières années.

Je souhaite revenir sur la question de la concurrence routière. En effet, il est étrange que des avantages soient accordés au transport routier à l'échelon national, alors que ce n'est pas le cas au niveau européen. Lors de l'épisode des « bonnets rouges », l'écotaxe avait ainsi été réduite de deux tiers. Aucune écotaxe n'est acquittée en France alors qu'elle atteint 0,23 euro par kilomètre transporté sur les réseaux belge et allemand. Par ailleurs, les salariés du transport routier bénéficient d'une exonération totale des cotisations salariales sur leurs heures supplémentaires.

Le Gouvernement commence d'ailleurs à s'attaquer à ce problème. Le transport routier reçoit un remboursement de 18 euros par hectolitre au titre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), ce qui signifie que l'État accorde annuellement 7 à 10 milliards d'euros au transport routier depuis au moins quinze ans.

En ce qui concerne le fret, il est choquant de constater que Geodis, qui appartient au groupe SNCF, a pris de l'importance au sein du groupe à mesure que le fret diminuait. En 2022, Geodis a acquis trois groupes de transport routier, alors même que nous débattons du devenir du fret. Dans la structure actuelle du groupe SNCF, Geodis représente 53 % du chiffre d'affaires. À une époque, Guillaume Pepy expliquait que ce qu'il perdait d'une main, il le rattrapait de l'autre. En effet, au fur et à mesure que le chiffre d'affaires du fret SNCF régressait, celui de Geodis progressait. Ces éléments ont conditionné la politique en matière de transport de marchandises au sein de notre entreprise.

En ce qui concerne les constats, près de chez moi, une carrière où des trains complets circulaient autrefois ne voit plus de trains, malgré la possibilité d'une desserte par train et par péniche, ce qui aurait été plus vertueux pour l'environnement dans le contexte des Jeux olympiques. Ainsi, entre soixante-dix et cent camions circulent quotidiennement entre l'Orne et Paris au lieu d'utiliser ces alternatives.

S'agissant des propositions, Convergence nationale rail ainsi que les collectifs de Haute-Normandie et du Nord ont travaillé sur un projet pertinent qui serait longitudinal à l'autoroute des estuaires. Il existe des capacités de transport puisque les triages existent toujours. En revanche, le manque d'électrification d'une partie du réseau constitue un problème. Or l'électrification du réseau est une mesure cruciale pour relancer le transport de fret et développer les trains de voyageurs, à l'heure où nous allons relancer la filière nucléaire. En outre, le développement des trains de fret conduira à réduire le coût des sillons pour les trains de voyageurs.

Contrairement à certains pays, il me semble que l'étude de la possibilité du transport des produits dangereux par le fer n'a pas été entreprise en France. Le pays compte actuellement deux cent quarante usines classées Seveso, dont soixante-dix sont situées dans la vallée de la Seine et autant dans celle du Rhône. Ces aspects mériteraient une analyse approfondie dans le contexte de transports groupés et massifiés, non seulement pour des raisons d'efficacité, mais aussi pour renforcer la sécurité routière. Une problématique similaire se pose en ce qui concerne les déchets nucléaires, une grande partie étant actuellement acheminée par la route.

Concernant les potentialités économiques, les trois grandes régions que sont la Normandie, le Centre-Val de Loire et la Bretagne représentent une production d'environ 30 millions de tonnes de blé. Le port de Rouen est le premier port exportateur de blé en Europe. Pourtant, alors qu'il est doté de dix-sept voies, il est dépourvu de tout wagon. Lors d'une rencontre avec le président de la fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles (FNSEA), j'ai appris que malgré la volonté exprimée par la fédération de transporter le blé par train, la SNCF a refusé à l'époque, invoquant des coûts liés au stationnement, au chargement et au retour des wagons. Cette situation a conduit à l'arrivée de centaines de camions dans le port de Rouen, engendrant des problèmes notables de circulation et de pollution.

Le potentiel est indéniable. Je pourrai communiquer une étude détaillée que nous avons réalisée sur certaines régions, mettant en lumière un potentiel agricole de très haut niveau. Une étude a été menée par le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) sur les Maîtres Laitiers du Cotentin (MLC), qui possèdent huit cents camions pour desservir le territoire national et l'Europe.

Il devient essentiel de rechercher des solutions équilibrées. À côté des investissements conséquents dans la grande vitesse, l'aspect crucial de l'investissement dans les wagons de fret a été négligé. Une entreprise de renommée internationale, le groupe Chéreau, se spécialise dans la production de caisses mobiles réfrigérées, offrant des opportunités considérables pour développer le transport combiné, pourvu que la volonté politique suive. L'idée serait d'opter pour le transport long par train et les dix derniers kilomètres par camion. Je souligne que la plupart des laiteries et des abattoirs en Normandie sont proches du rail ou y sont directement reliés. En stimulant ce trafic, on pourrait relancer l'utilisation du wagon isolé, ce qui représente un potentiel de plusieurs millions de tonnes.

Il suffit de s'intéresser au port du Havre, premier port de conteneurs français, qui envoie actuellement 20 % de ses conteneurs vers le sud de la France par camion, alors qu'une

autoroute ferroviaire entre Dunkerque et Bayonne pourrait être une alternative viable. La société Brittany Ferries a décidé de développer l'axe Cherbourg-Bayonne avec la région Normandie pour assurer les transports en provenance d'Irlande depuis le Brexit.

Malgré ces perspectives prometteuses, des choix politiques risquent de compromettre la volonté des élus, des régions et des industriels de développer le ferroviaire et le transport combiné.

M. le président David Valence. Pour replacer les événements dans leur contexte, il est essentiel de souligner que c'est à l'époque de M. Louis Gallois que le plan Véron a été mis en œuvre. C'est important parce que le discours syndical exprime souvent une forme de bienveillance envers le président Louis Gallois, qui a indéniablement contribué de manière significative à l'industrie française, tandis qu'une certaine forme de sévérité s'exprime lorsqu'il est question de M. Guillaume Pepy. D'ailleurs M. Louis Gallois n'a pas critiqué le plan Véron lors de son audition, il l'a même plutôt défendu.

En ce qui concerne votre analyse des effets de la libéralisation, étayée par votre expérience du dialogue syndical à l'échelle européenne, il est curieux de constater que cette libéralisation n'a pas entraîné les mêmes régressions de la part modale en Allemagne, en Belgique ou en Autriche. L'Italie a même connu une progression de sa part modale ces dernières années. Cet aspect revêt une importance particulière car la préservation de la part modale constitue l'objectif premier des politiques publiques visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines, ce qui constitue l'intérêt principal du recours au fret ferroviaire.

Concernant le retour au transport routier, nos échanges avec des chargeurs, qui représentent d'importants flux, n'indiquent pas de transition imminente vers la route. Personnellement, en dehors du cadre de cette commission d'enquête, je n'ai rencontré aucun chargeur envisageant le transfert de ses marchandises vers la route. En réalité, ces acteurs recherchent des solutions alternatives, ce qui nuance le paysage que vous avez décrit. Quels éléments concrets possédez-vous pour soutenir l'idée d'un retour rapide à la route pour certains de ces flux ? Nous avons connaissance de deux chargeurs qui ne circulent plus avec Fret SNCF, et il serait par conséquent difficile d'imputer à la solution de discontinuité le fait qu'ils ne circuleront plus.

Monsieur Denolle, vous avez mentionné la mesure de la taxe à l'essieu qui visait à faciliter l'acceptation de l'écoredevance. Comment évaluez-vous actuellement la possibilité d'instaurer une écoredevance ? Il est intéressant de noter que ce thème ne semble pas être largement porté dans le débat public contemporain. Je le sais d'autant plus que je suis l' élu d'une région où des efforts sont déployés pour la mettre en place à l'échelle régionale. Dans quelle mesure cette thématique peut-elle être introduite dans le débat public ?

M. Didier Le Reste. En ce qui concerne la situation dans différents pays européens et les directives de libéralisation mises en œuvre à des périodes distinctes et dans des délais divers, la comparaison révèle à la fois des similitudes et des différences significatives. L'Allemagne, par exemple, n'avait pas séparé la gestion de l'exploitation et le transport, et n'avait pas créé l'équivalent de Réseau ferré de France (RFF). DB Netz était responsable de fixer le montant des péages et de les percevoir, créant ainsi une dynamique inégale dès le départ.

Une des raisons de la baisse du trafic de marchandises en France, en particulier du trafic lourd, réside dans le déclin important de l'industrie nationale. À l'inverse, l'Allemagne a maintenu un pourcentage significatif d'emplois industriels et d'industries, bénéficiant de

plusieurs corridors et de connexions portuaires. Environ 25 % de l'activité du port de Hambourg est liée au rail, ce qui rend la comparaison avec la situation française complexe. Par ailleurs, la Suisse, bien qu'en dehors de l'Union européenne, a construit de nombreux tunnels, comme le tunnel du Lötschberg ou le tunnel du Saint-Gothard, permettant le transport de près de 35 % des marchandises par voie ferroviaire.

En ce qui concerne la libéralisation, l'ouverture des trafics internationaux de fret par l'Union européenne a eu lieu en 2003, suivie de celle des trafics nationaux en 2006. La France, en tant que « bon élève », avait d'ailleurs anticipé ces changements de neuf mois. Cependant, plusieurs pays européens réintègrent actuellement en gestion publique des activités ferroviaires précédemment confiées au privé, sous la pression de l'opinion publique en réaction à des tarifs jugés prohibitifs et à la perception d'une désorganisation du système ferroviaire, comme par un mouvement de balancier.

Durant cette période, des préoccupations ont émergé quant à la possibilité que les problèmes rencontrés dans le secteur du fret ferroviaire se déclinent dans le trafic de voyageurs. En outre, dans d'autres secteurs publics d'importance, la libéralisation a parfois été considérée comme une étape préliminaire à des privatisations, partielles ou totales.

La gestion du transport de marchandises par un groupe public d'envergure comme la SNCF, composé de mille deux cents filiales, dont le premier transporteur routier en France et le troisième en Europe, diffère substantiellement de celle d'une entreprise privée. Une erreur stratégique a été commise en privilégiant la croissance externe, avec des investissements dans le domaine routier aux dépens du secteur ferroviaire qui s'est atrophié.

Malgré ces évolutions, aucune indication ne laisse penser qu'un chargeur envisage sérieusement de délaisser le rail au profit de la route. Toutefois, l'annonce du plan de discontinuité a semé l'inquiétude parmi les chargeurs en raison de son caractère déstabilisant. Je connais le cas d'un important chargeur, collaborant avec ArcelorMittal et possédant des embranchements particuliers, à qui la direction des achats de la SNCF expliquait qu'elle ne pouvait pas le desservir par le rail et qu'il devait opter pour le transport routier. Cet exemple atteste que le discours visant à dissuader les chargeurs d'utiliser le rail n'est ni une ineptie ni une vue de l'esprit.

Durant le plan Véron et par la suite, des réunions stratégiques ont été orchestrées dans le but d'augmenter les tarifs, ce qui a contribué à décourager l'usage du train par les chargeurs. Cette approche n'avait pas pour finalité de promouvoir le développement du fret ferroviaire. J'en ai été le témoin direct.

M. Philippe Denolle. En ce qui concerne l'écoredevance, il est impératif d'aborder la problématique de l'artificialisation des sols. La présence prédominante d'infrastructures ferroviaires existantes, notamment à travers les triages, rend superflue la création de nouvelles infrastructures, en particulier routières.

Il faut également se référer au rapport du Sénat qui établit que la pollution représente un coût annuel de 100 milliards d'euros et est la cause de cinquante mille décès, dépassant même le coût des accidents de la route évalué à 38 milliards d'euros. Les économies potentielles, aussi bien financières qu'en vies humaines, pourraient contribuer à la transition écologique globale.

L'écotaxe, initialement envisagée pour représenter 4,1 % du coût du transport, mérite une réévaluation à la lumière des récents développements. À l'occasion du congrès de la fédération nationale des transports routiers (FNTR), sa présidente a souligné la nécessité pour le secteur de supporter ces coûts. Nombre de grandes entreprises sont favorables au développement du transport combiné. Cependant, comment planifier le transport de ces marchandises si l'on persiste à diminuer les capacités ferroviaires, à perdre des locomotives, à manquer de personnel qualifié, et à désorganiser les services ? Il est donc essentiel d'examiner minutieusement la phase de développement.

Actuellement, les transporteurs routiers bénéficient d'une exemption totale de TVA sur le gazole, tandis que les régions tirent une partie de leurs financements de la TICPE. Il serait envisageable de réduire le taux de TVA et le remboursement de la TICPE, qui représente la somme considérable de 7 milliards d'euros par an. Cette mesure pourrait également contribuer à l'amélioration des infrastructures. Il est particulièrement choquant que les transporteurs allemands évitent la Suisse en utilisant le réseau français sans acquitter quasiment aucune redevance. Cette pratique constitue un usage abusif de notre réseau.

Une première mesure consisterait donc à imposer des redevances aux transporteurs routiers étrangers transitant par la France. Les mentalités évoluent et chacun reconnaît que des efforts individuels et collectifs doivent être accomplis en faveur de la transition écologique.

Il faut étudier ces opportunités et les sources de financement qu'elles permettraient. La réintroduction de l'écotaxe pourrait contribuer au financement des infrastructures ferroviaires, comme le prévoyait le projet initial. Nous devons étudier toutes les pistes pour trouver un équilibre et tendre vers une meilleure équité entre les différents modes de transport.

M. le président David Valence. M. Jean-Pierre Farandou a déclaré que la libéralisation aurait pu réussir si une politique publique claire avait été mise en place pour le fret ferroviaire au moment de l'ouverture à la concurrence, notamment sur le plan de la stratégie de soutien au wagon isolé, comme l'ont fait d'autres pays européens. Mais il a estimé qu'une telle politique n'était pas à l'œuvre au moment de la libéralisation.

La suppression de l'écotaxe a naturellement affecté les recettes de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT), qui sont éloignées de celles qui étaient espérées dix ans auparavant. Néanmoins, elles ont tout de même connu une augmentation en valeur. À ce sujet, le projet de loi de finances sera bientôt examiné, et il est prévu que ces recettes augmentent de 600 millions d'euros grâce à la pleine affectation de la taxe sur les concessions de transport à l'AFIT, notamment par le biais de la taxe perçue sur les autoroutes.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. La question de l'évolution des métiers du fret est insuffisamment abordée, alors que l'on discute fréquemment des infrastructures et du trafic. Quelle est votre analyse sur la trajectoire des métiers du fret ? On peut supposer qu'ils n'ont pas évolué de manière très divergente par rapport à la trajectoire générale du fret.

Par ailleurs, nous avons constaté la création de plusieurs comités locaux de défense du chemin de fer, en particulier du fret. Pourriez-vous partager votre expérience sur la façon dont cette mobilisation s'est développée sur le terrain au cours des années 2009-2010, et sous quelle influence ?

Lors de son audition, M. Alain Picard, ancien directeur de SNCF Logistics, a considéré que la Commission européenne ouvrait une boîte de Pandore en sanctionnant Fret SNCF, et que, cette décision mettait en péril la position de tous les opérateurs historiques. Quelle est votre évaluation de cette perspective, sachant que plusieurs procédures sont actuellement engagées à différents stades ?

Parmi les alternatives à un plan de discontinuité, vous avez évoqué la possibilité d'une coopération internationale à l'échelle européenne, impliquant deux ou plusieurs opérateurs, qui pourraient être une solution pour reconquérir le marché du fret. Comment pourrait-on envisager une telle coopération, avec quels partenaires et quels objectifs spécifiques ?

M. Didier Le Reste. Le président Valence a soulevé la question des politiques publiques et des financements alloués au fret, mettant en lumière une tendance à favoriser les projets routiers et autoroutiers au détriment des investissements ferroviaires, notamment en termes d'infrastructures. Il a fait référence à l'accident tragique de Brétigny-sur-Orge le 7 juillet 2013, qui a causé sept morts et des dizaines de blessés et dans lequel le ministre des transports de l'époque avait reconnu la conséquence d'années de sous-investissement dans les infrastructures ferroviaires.

Lorsque les priorités se concentrent sur le curatif plutôt que sur le préventif, avec des investissements prédominants dans la maintenance par rapport aux infrastructures et une réduction importante des effectifs, cela entraîne des conséquences coûteuses. Les problèmes d'infrastructures routières et ferroviaires n'ont pas les mêmes répercussions en termes de gravité, d'où l'importance des choix de financement. Une réévaluation est nécessaire, – et le président du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a un rôle clé à cet égard –, face aux questions persistantes sur la libéralisation et l'ouverture à la concurrence.

Les propos de M. Pierre Blayau, ancien président de Geodis, lors de son témoignage devant le Conseil économique social et environnemental (CESE) en 2012, ont mis en lumière le bilan de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire depuis 2006. Selon lui, cette ouverture n'a pas détourné une seule tonne de marchandises de la route. En revanche, il considérait qu'elle avait permis à certains opérateurs ferroviaires entrant sur le marché de siphonner les trafics de la SNCF. Ces constats soulèvent des préoccupations importantes sur le plan environnemental.

La question des métiers des cheminots est évidemment fondamentale. Ces métiers ne s'apprennent pas dans les grandes écoles, à l'ENA ou à HEC. Il s'agit de métiers spécifiques qui nécessitent des compétences particulières acquises par une formation interne. Les plans successifs d'attrition de l'activité fret de la SNCF ont conduit à des suppressions d'emplois. À cette époque, nous avons d'ailleurs créé des avatars de l'ANPE à la SNCF car nous avions des agents qualifiés mais pas d'activité à leur fournir. Certains erraient dans les triages, désœuvrés, et il leur était proposé une reconversion professionnelle dans le secteur du ménage. Les experts parlent de « précarisation subjective » pour désigner ce phénomène, avec des reconversions inadaptées et des risques psychosociaux.

Les suppressions d'emplois et la diminution des effectifs ont pour conséquence la perte des compétences professionnelles. Or, pour redresser la situation et transporter plus de marchandises par train, il faut relancer et moderniser l'appareil de production – gares, triages, chantiers, embranchements –, mais également disposer d'un personnel qualifié.

La relance du fret ferroviaire, en particulier autour du wagon isolé, a été préconisée par l'Union internationale des chemins de fer, qui considère que des coopérations

internationales seraient une voie viable. Nous avons autrefois des coopérations entre la Deutsche Bahn et la SNCF pour le transport de marchandises, qui étaient mutuellement avantageuses. Mais ces coopérations ne plaisent pas à la Commission européenne, qui promeut la mise en concurrence à tous crins, quitte à démanteler les coopérations qui fonctionnent et qui rendent des services à la collectivité nationale.

Pour redynamiser le chemin de fer, en particulier le transport de marchandises par train, des coopérations peuvent être nouées pour servir l'intérêt général. La guerre commerciale entre les opérateurs ne me paraît pas être une bonne voie à suivre.

M. Philippe Denolle. Vous avez évoqué le rôle des collectifs dans la défense du fret ferroviaire, soulignant que leur première préoccupation concerne souvent le transport des voyageurs, considéré comme un préalable fondamental. Ces collectifs, composés d'élus, de cheminots, de chargeurs et d'autres acteurs engagés, posent des questions orientées vers l'avenir.

Au cours des deux dernières années, les questions liées au fret ferroviaire ont resurgi, comme le montre un document produit par des collectifs il y a plus d'un an. À Fougères, par exemple, près de Rennes, où un collectif, en collaboration avec des chargeurs, revendique la réouverture de la ligne pour le fret ferroviaire et le trafic de voyageurs. De telles revendications gagnent en importance dans les débats régionaux.

Une nuance importante mérite toutefois d'être apportée compte tenu de la massification des travaux dans certaines régions, qui entraîne la fermeture nocturne et le week-end des lignes et impacte la circulation des trains de fret. Cette réalité doit être intégrée dans la planification, nécessitant une approche différente de l'entretien des infrastructures. Certains collectifs se rapprochent des villes, comme à Argentan, où la municipalité a décidé de transporter le bois de sa chaufferie par train.

En prévision des restrictions futures sur le rejet des boues portuaires en mer d'ici à 2024-2025, des réflexions sont en cours au sein des collectivités pour trouver des solutions, notamment l'utilisation de matériel spécifique dédié au transport ferroviaire et la mise en place d'une usine de retraitement partagée entre différents ports de Normandie et de Bretagne. Cette approche valoriserait la récupération des déchets.

Certains collectifs œuvrent également à associer l'activité voyageurs et l'activité fret, anticipant que les villes favorisant des moyens de transport écologiques gagneront en attractivité économique, ce qui favorisera l'accueil de populations qualifiées. Ces initiatives se multiplient en France et suscitent des débats publics similaires dans le sud du pays, notamment à Bordeaux.

M. le président David Valence. Permettez-moi de vous renvoyer à l'avis émis par le COI concernant la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire. En 2021, nous avons clairement souligné que l'engagement des collectivités locales dans le développement du fret était l'une des conditions essentielles pour augmenter la part modale.

M. Hubert Wulfranc, rapporteur. En ce qui concerne les transports dangereux, notamment les transports chimiques, seriez-vous favorable à l'instauration d'une réglementation contraignante pour certains secteurs industriels, les obligeant à recourir obligatoirement au transport ferroviaire dans ce domaine ?

M. Didier Le Reste. C'est déjà en place en Allemagne depuis quelques années, où il est devenu obligatoire que le transport des produits dangereux, particulièrement les produits chimiques, se fasse par voie ferroviaire. Actuellement, la plupart de ces entreprises sont connectées aux voies ferrées, et celles qui ne le sont pas peuvent opter pour une solution de transport combiné. Cette approche permet de relier une entreprise à des navettes utilisant à la fois des trains et des camions, avec des citernes adaptées aux deux modes de transport. Dans ce contexte, l'utilisation judicieuse du groupe Geodis et de ses filiales pourrait être envisagée.

Une autre piste à explorer serait la création d'une filiale dédiée aux produits frais en France. Cette initiative pourrait ouvrir des opportunités au niveau européen, voire mondial, offrant un potentiel de développement. Nous pourrions dès lors songer à organiser des trains transportant à la fois des produits chimiques et des wagons réfrigérés.

La séance s'achève à dix-huit heures trente.

Membres présents ou excusés

Présents. – M. David Valence, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi