

1000 Perpignan-Rungis en 2050 !

ENSEMBLE
POUR
LE FRET

PROPUESATAS DE LA CGT PARA LA FERROVIARIA

PLAN DE
DESARROLLO
PARA EL TRANSPORTE DE LA
SNCF

Septembre 2020



¡Rompiendo el punto muerto político!

El transporte ferroviario de mercancías se ha prometido durante 20 años. Ha habido una sucesión de planes de recuperación (2003, 2007, 2009, 2011, 2016) pero todos ellos se basaban en una política pública liberal (desregulación, reducción de costos) inspirada en gran medida en el modo de transporte por carretera. Debido a las características específicas del ferrocarril, esta acción pública resultó ser totalmente estéril.

De 2002 a 2018, los volúmenes transportados por tren disminuyeron de 50.000 millones de toneladas-kilómetro (GTK) a sólo 33.

Por cada tonelada abandonada o perdida por la SNCF, la mitad fue directamente a la carretera. Por lo tanto, el debilitamiento del servicio público de transporte de mercancías por ferrocarril no ha sido compensado por el mercado y no ha sido útil para la comunidad!

El plan lanzado por el Gobierno en septiembre de 2020 se basa una vez más en una estrategia liberal: aumento de las subvenciones a la actividad (reducción de los peajes, apoyo a los vagones individuales...), exigencia de reducción de los costes de la SNCF y algunos proyectos de desarrollo técnico de alcance limitado, como una autopista ferroviaria adicional. No hay ninguna novedad. Este plan es incluso mucho más modesto que sus predecesores (7.000 millones de euros destinados al "Compromiso Nacional para el Transporte Ferroviario de Mercancías" de 2011, por ejemplo).

Estas medidas, que están obsoletas, no pueden asegurar en modo alguno el desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril.

Por el contrario, la CGT propone 13 rupturas con todos los planes pasados para salir realmente del atolladero del off-road.



SOMMAIRE

13 REVOLUCIONES PARA DESARROLLAR LA CARGA..... **Erreur ! Signet non défini.**

1. **Acción pública** sobre las externalidades negativas 4
2. **Un objetivo** e política del 25% de la cuota modal para 2050, por etapas y supervisado 4
3. **Un compromiso** masivo de la empresa pública, protegida de los caprichos y las fluctuaciones del mercado a corto plazo..... 5
4. **Medidas** serias para impulsar el transporte de pequeños lotes ("vagones aislados") 7
5. **Tener en cuenta** los territorios en los arbitrajes relacionados con el transporte 8
6. **Un impulso** e los poderes públicos para conectar las infraestructuras estratégicas (MIN, puertos...) con las soluciones ferroviarias..... 9
7. **Participación** de las principales empresas de logística en la reorientación modal de sus flujos10
8. **Una ampliación** de la esfera de interés de los ferrocarriles a nuevas categorías de mercancías.....10
9. **Un cambio** en la estrategia industrial de la SNCF Réseau en la gestión de la infraestructura, con el apoyo del Estado11
10. **Complementariedad** con otros medios de transporte12
11. **Coordinación** con el sector industrial para desarrollar la excelencia y el empleo ferroviario francés13
12. **Ejemplaridad** social porque no puede haber transporte de calidad sin empleos y condiciones sociales de calidad.....13
13. **Cooperación** internacional europea y euroasiática14

LAS RAZONES DEL « FER »! (Hierro (Fer) se entiende como hacer en frances).....16

- Las externalidades negativas del transporte y las ventajas de los ferrocarriles16
- Inercia del mercado en beneficio del todoterreno: idebemos cambiar de modelo!17
- Lo que está en juego, la urgencia: ¡hay una obligación de resultados!19
- Otra razón para desarrollar los ferrocarriles: idebemos detener el desperdicio!20
- El dumping social es el único combustible para la competencia: idebemos cambiar el modelo!....21

GLOSARIO23



13 REVOLUCIONES PARA DESARROLLAR LA CARGA

1. ACCIÓN PÚBLICA SOBRE LAS EXTERNALIDADES NEGATIVAS

Puesto que hoy en día está claramente identificado que el transporte produce molestias (congestión, accidentes, contaminación), la socialización de su coste no debería ser un incentivo para ignorarlas (ver p.15).

Una verdadera política de prevención debe ser puesta en marcha por los poderes públicos para no favorecer el desarrollo de los modos responsables de estas molestias, sino al contrario, para favorecer los modos más respetuosos. Esto puede hacerse mediante decisiones fiscales, pero también mediante actos reglamentarios.

Por ejemplo, en respuesta al problema de la congestión de la infraestructura vial, el Estado podría aplicar una prohibición del tráfico en las franjas horarias más sensibles. En consecuencia, el transporte de mercancías por carretera contribuiría menos a esta externalidad, que se integraría de manera disuasoria en las cadenas logísticas en beneficio de los modos no sujetos a esta limitación.

Del mismo modo, el pago del costo del carbono del transporte, en una forma fiscal por definir, debe ser debatido nuevamente y validado rápidamente.

La CGT propone que el Estado tome medidas preventivas sobre cada externalidad negativa del transporte para reducir su impacto y ayudar a reorientar los flujos hacia los modos más virtuosos.

2. UN OBJETIVO DE POLÍTICA DEL 25% DE LA CUOTA MODAL PARA 2050, POR FASES Y SUPERVISADO

En su lógica liberal, el Gobierno no establece ningún objetivo de transferencia modal, ya que considera que el mercado es el único regulador eficaz de la economía, incluso para los medios de transporte. En las condiciones actuales, esto conduce a una hegemonía del modo de transporte por carretera sobre criterios relacionados únicamente con la rentabilidad a corto plazo. Esto está completamente en desacuerdo con las necesidades de la población.

Por lo tanto, debe haber un equilibrio político entre las prioridades: la tasa de beneficios o el medio ambiente y la salud pública.

Para la CGT, se debe dar prioridad al desarrollo de los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente.

Pero como esto es contrario a la dinámica causada por las reglas del mercado, se necesita una fuerte acción pública para redirigir la situación.

La CGT propone un objetivo del 25% de cuota modal para el ferrocarril para 2050, lo que limitaría seriamente el aumento del número de vehículos pesados. Junto con el desarrollo de motorizaciones menos contaminantes, esto llevaría a una fuerte reducción de la huella de carbono del transporte de mercancías en nuestro país.



La ambición de este cambio modal debe ser afirmada, pero no es suficiente.

También requiere un escalonamiento preciso basado en lo que se puede conseguir inmediatamente de las instalaciones existentes, y en el lanzamiento de las obras (inversiones, cambios legales, etc.) para preparar las siguientes fases.

Los recursos deben dedicarse a las diferentes fases y deben ser protegidos.

Se debe establecer un sistema de vigilancia transparente, y de corrección si es necesario, en el que deben participar los sindicatos.

La CGT propone las siguientes fases:

- **La reconstitución** (2021-2030) : el objetivo es recuperar el volumen del año 2000 (55.000 millones de GTK) reactivando y regenerando la mayor parte de las instalaciones existentes, reconstruyendo la mano de obra y adaptando las organizaciones de producción.
- **Aceleración** (2031-2040) : Con la finalización de los proyectos lanzados en la fase anterior (infraestructuras, nuevos equipamientos, etc.), se pudo organizar un aumento masivo de los volúmenes mediante la creación de numerosos servicios nuevos (aumento de 55 a 110 GTK).
- **Consolidación** (2041-2050) : la dinámica de desarrollo proporcionará nuevos recursos y permitirá reforzar los flujos sobre los servicios creados anteriormente (aumento de 110 a 144 GTK).

La CGT exige subvenciones específicas (fracción del TICPE, contribución de las autopistas privadas...) y sancionadas en un presupuesto de programación ferroviaria 2021-2050.

Los ferrocarriles incurren en grandes gastos fijos. Alcanza su eficiencia económica sólo mediante la amortización de los mismos en grandes volúmenes, lo que no se realizará inmediatamente. Por lo tanto, es necesario acordar una fuerte subvención de la actividad en las primeras etapas. Se debe dar prioridad a la captación de volúmenes, no a la rentabilidad inmediata.

3. UN COMPROMISO MASIVO DE LA EMPRESA PÚBLICA, PROTEGIDA DE LOS CAPRICHOS Y LAS CONDICIONES DEL MERCADO A CORTO PLAZO

Para que un tráfico ferroviario se ponga en marcha, debe estar vinculado la mayor parte del tiempo a otro tráfico para masificar los flujos y llenar el tren. También es necesario llenar el tren cuando vuelve a su punto de origen.

La cadena logística no puede dividirse en segmentos independientes. Esto es en parte lo que ha estado matando a SNCF Freight en los últimos años, porque la rentabilidad de un tren se considera aislada del resto del negocio. Sin embargo, su abolición tiene un efecto en cascada sobre otros trenes, cuyos equilibrios económicos se ven a su vez alterados. Esto también explica el efecto destructivo de la competencia, ya que la pérdida de un mercado puede llevar a la eliminación de otro tráfico.



Además, para que los logistas se interesen por el ferrocarril, el número de puntos de servicio debe ser lo suficientemente grande como para permitirles encontrar soluciones a todas sus necesidades. Este es el efecto de red. También en este caso, la eliminación de una estación principal de carga o de una línea secundaria que no sea "rentable" puede, por lo tanto, llevar a la pérdida de otro tráfico y a la pérdida de atractivo del modo.

Con su reactivación, el Gobierno está optando por los subsidios y la presión para aumentar la productividad en un sistema competitivo desregulado. Esta es una política liberal.

Equivale a escribir un cheque en blanco sin garantía de resultados. La primera ola de 90 millones de peajes en 2016 no tuvo ningún efecto en la creación de nuevo tráfico, ni siquiera en el desarrollo de volúmenes en el tráfico existente. Probablemente se necesitarían subsidios astronómicos para abrir el apetito de los logistas. Y esto no resuelve el problema de la cadena logística y la consistencia de la red.

Para redirigir las mercancías hacia los trenes, se necesita primero una inversión masiva en patios y vías, en material rodante (locomotoras y vagones), para proporcionar soluciones de transporte.

Esto es lo que permitirá captar los flujos, para luego saturar la herramienta de producción y lograr el equilibrio económico.

La cuestión de la financiación de las inversiones necesarias para la conexión en red del territorio y el desarrollo de la capacidad de producción es crucial. Tanto más cuanto que las sumas a invertir son considerables en el sector ferroviario.

Un estudio de Fer de France muestra que "los jugadores tienen dificultades para proyectarse en un horizonte de veinte años". Por lo tanto, no pueden prever la amortización de estas inversiones, que deben necesariamente ser pensadas durante un largo período de tiempo.

Este es el papel de una empresa pública.

La SNCF debe dejar de destruir su herramienta de producción.

La CGT propone que se ponga en marcha un plan de inversión en material rodante y capacidad de mantenimiento para anticipar las necesidades vinculadas a los objetivos de desarrollo de volumen.

También debe lanzarse un plan de creación de empleo, no sólo para manejar el aumento de la actividad, sino también para organizar la reintervención de las cargas de trabajo, lo que es necesario para un mejor control de la herramienta de producción.

En cuanto al Estado, debe permitir que la empresa pública trabaje durante un largo período de tiempo, protegiendo así los servicios para amortizar las inversiones.

La CGT propone que todos los nuevos enlaces ferroviarios creados para captar nuevos flujos de mercancías sean objeto de una "adjudicación directa" (término del 4º paquete



ferroviario europeo, que prevé este tipo de excepción a la competencia) a la SNCF por un período de 40 años.

En otras palabras, en un determinado tipo de mercancía o línea en la que no se explota actualmente la carga, la misión de la SNCF sería desarrollarla y tendría una concesión que le daría un monopolio de explotación para este fin.

Por ejemplo, en la línea Perpiñán-Rungis, para relanzar el tren de madrugada, la SNCF tiene que invertir de 15 a 20 millones de euros en nuevos equipos. La necesidad es estable, pero los contratos son volátiles y pueden cambiar de una empresa a otra en 3 o 4 años. Esto explica por qué ninguno de ellos está haciendo las inversiones para relanzar el tren. Gracias a esta concesión de 40 años, la empresa pública SNCF tendría la visibilidad para hacerlo.

Por último, deben volver a cumplirse las condiciones reglamentarias para la eficiencia de la producción. **La CGT propone que el Estado legisle para autorizar la reintegración de SAS FRET en SNCF Voyageurs y la puesta en común de recursos humanos y materiales entre las actividades.**

4. MEDIDAS SERIAS PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE LOTES PEQUEÑOS ("VAGONES INDIVIDUALES")

El transporte de carga por ferrocarril tiene 3 "productos":

- Todo el tren, que se refiere principalmente a las grandes empresas que son capaces de generar un volumen suficiente para llenar un tren entero.
- Transporte combinado, que se basa en la multimodalidad ya que permite transportar en el tren camiones completos (autopistas ferroviarias) o sólo contenedores y cajas móviles que luego serán transferidos a otro medio de transporte.
- Subdivisión (o "vagones individuales"), que consiste en recoger lotes de vagones de varios expedidores, reunirlos en estaciones de clasificación para formar trenes completos, y luego trasladarlos a otras estaciones de clasificación de destino donde serán desconsolidados y entregados a los diversos consignatarios.

El "single wagonload" es el que tiene más potencial porque puede adaptarse a las necesidades de empresas mucho más pequeñas y, por lo tanto, mucho más numerosas.

Pero también es el que requiere más recursos y es el más sensible a la red del territorio.

Para reducir esta red y eliminar los equipos de maniobras locales, la SNCF ha creado una nueva organización llamada Multi-Lots-Multi-Customers (MLMC), que consiste en no recoger ya pequeños lotes de vagones sino cupones de tamaño medio. Esto ha reducido el número de empresas usuarias en la misma cantidad.

La CGT propone un esfuerzo masivo para revivir la subdivisión, con la recreación de una red completa de ramales, estaciones de carga y patios de maniobras, y el despliegue de equipos de maniobras locales.



La CGT también propone que la SNCF recree una fuerza comercial seria presente en cada territorio para acercarse a los nuevos transportistas, conocer sus necesidades y construir con ellos soluciones ferroviarias adaptadas.

En el marco de la puesta en marcha de los objetivos de desarrollo, deben llevarse a cabo varias etapas en la reactivación de la carga única:

- En primer lugar, la prospección de las empresas conectadas por las instalaciones de terminales de líneas de transmisión (BLEs) que no se utilizan actualmente. Este es un importante depósito potencial. De acuerdo con el censo de CEREMA, sólo se atenderían 1.000 de los 2.800 LTEs que aún existen. Por lo tanto, los 1.800 restantes podrían permitir reanudar una cantidad importante de tráfico, sujeto a rehabilitación.
- En una segunda fase, se necesitarán investigaciones más amplias una vez que se haya completado el despliegue de las nuevas ITE.

En cuanto a la oferta, la CGT propone abandonar la organización MLMC (Multi-Lot-Multi-Customer) para ir a recoger todos los lotes de vagones, incluso los más pequeños.

5. TENIENDO EN CUENTA LOS TERRITORIOS EN LOS ARBITRAJES RELACIONADOS CON EL TRANSPORTE

En lugar de delegar la responsabilidad del transporte ferroviario de mercancías en los territorios, sin que éstos tengan la capacidad de desarrollarlo (no tienen ni la visión de toda la cadena logística en el territorio nacional ni los medios financieros para apoyar realmente a la empresa pública), el Estado debe integrarlos en sus decisiones políticas.

En primer lugar, la planificación espacial no debería ser sólo un eslogan.

La CGT propone definir un plan de acceso al transporte ferroviario que garantice, para cada departamento, la proximidad a una estación de clasificación, a una terminal de transporte combinado y a un corredor FRET.

Este plan también debe integrar el establecimiento de servicios ferroviarios (talleres de equipamiento, EIV, unidades de producción de tracción, centros administrativos o telemáticos, etc.) para garantizar una distribución equitativa del empleo ferroviario en todo el territorio.

El servicio público de ferrocarriles es también un instrumento al servicio del desarrollo económico de los territorios.

Por ejemplo, con la aplicación de los planes de transporte de mercancías desde 2003, el abandono del servicio a las estaciones de madera ha sido uno de los efectos más significativos. Este desarrollo ha debilitado el sector.

Con un gran bosque (17 millones de hectáreas), Francia podría poner en marcha una reubicación de la producción de papel y cartón que consume para reubicar o desarrollar el empleo en las zonas rurales. El apoyo a la reactivación del transporte público ferroviario de madera podría ser un elemento de esta estrategia industrial.



No olvidemos que si nos quedamos sin harina en los supermercados durante la pandemia, se debió principalmente a la dificultad de suministrar bolsas de papel para el embalaje... ¡Las industrias estratégicas a veces no son lo que creemos que son!

Por lo tanto, la CGT propone que las industrias estratégicas a las que se dirige la política de reubicación se sometan a una sección de servicio ferroviario y planificación regional.

En el año 2000 en Corrèze, después de la tormenta, se construyó un ramal para una estación de madera en la línea Limoges-Ussel (15,5 millones de francos) para poder evacuar la madera por tren. Se construyeron dos vías de carga adecuadas para trenes enteros. Esta estación está ahora cerrada cuando el bosque de Haute-Corrèze esté maduro. Las estaciones de madera existían a lo largo de toda la línea.

6. UN IMPULSO DE LOS PODERES PÚBLICOS PARA VINCULAR LAS INFRAESTRUCTURAS ESTRATÉGICAS (MIN, PUERTOS, ETC.) CON LAS SOLUCIONES FERROVIARIAS

El modo ferroviario es muy adecuado para el transporte de gran volumen. Por lo tanto, es obvio que debe servir a los lugares donde hay un flujo masivo de mercancías.

Los Mercados de Interés Nacional concentran buena parte de las importaciones y la producción de alimentos del país con 4,5 millones de toneladas en tránsito en los 19 MIN cada año.

El mercado de Rungis, en particular, maneja el 40% del consumo de productos frescos de Ile-de-France.

El último tren operado para servir a un MIN dejó de funcionar en 2019 entre Perpiñán y Rungis, debido a la obsolescencia de su material rodante y al abandono de los trenes autocares, que representaban el tráfico de vuelta.

En cuanto a los puertos comerciales de la metrópoli, alcanzaron un tráfico de 351 millones de toneladas en 2017, incluyendo 268 sólo en los 7 Puertos Nacionales Principales. Manipulaban principalmente graneles líquidos (38%) y sólidos (20%).

Una ordenanza de 2005 y la reforma ferroviaria de 2014 organizaron la transferencia de la gestión de los ferrocarriles de los puertos a estos últimos, pero esto no produjo ninguna evolución positiva para los volúmenes transportados.

La gestión por los propios puertos de la infraestructura de la terminal, con la creación de microempresas para las operaciones de maniobras y la formación de lotes, no tiene ningún interés. Por el contrario, esto contribuye a segmentar las operaciones de producción de los ferrocarriles y, por lo tanto, a reducir la eficiencia general del sistema.

Los puertos no sufren de una falta de control sobre la gestión de los últimos kilómetros de carga o entregas, sufren de la falta de soluciones ferroviarias completas para servir a su hinterland, y para el origen/destino de sus clientes.



La CGT propone que se realice un análisis profundo de los flujos operados por los 19 MIN y 7 GPN, tanto entre ellos como con las zonas de producción o consumo francesas, que permita elaborar un plan de servicio ferroviario específico.

El objetivo de establecer lanzaderas regulares entre estos pocos puntos de transporte masivo podría hacer posible el cambio de grandes volúmenes de mercancías al transporte por ferrocarril.

7. LA PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES ESPECIALISTAS EN LOGÍSTICA EN LA REORIENTACIÓN MODAL DE SUS FLUJOS

El desarrollo del comercio electrónico y la mensajería también debería conducir a un cambio en las políticas de transporte público.

Los franceses gastaron más de 40.370 millones de euros "en línea" para comprar bienes físicos en 2019. Esta cantidad ha subido un +5,9% (frente a 2018), es decir, +2.250 millones de euros más, la mitad de los cuales fueron capturados por AMAZON.

Los grandes logistas, como las empresas de comercio electrónico, las empresas de distribución masiva y la Oficina de Correos de Francia, ya están organizando la masificación de su tráfico entre enormes almacenes repartidos por todo el país.

Su peso en la economía del transporte y en los volúmenes de comercio los convierten en herramientas estratégicas para reorientar los flujos entre los diferentes medios de transporte.

Sin embargo, sus elecciones sólo están guiadas por intereses económicos a muy corto plazo, lo que conduce a un cuasi monopolio del modo de transporte por carretera, aunque algunos almacenes están cerca de la red ferroviaria nacional (ejemplo: AMAZON en Brétigny-sur-Orge).

La CGT propone que el Estado asigne a estos grandes logistas un papel en el esfuerzo nacional por el medio ambiente, imponiendo un porcentaje mínimo de utilización del modo ferroviario correspondiente a los objetivos (25% en 2050, con etapas intermedias).

Habría que organizar una cooperación específica con la empresa pública La Poste para un transporte eco-responsable de correo y pequeños paquetes.

8. UNA AMPLIACIÓN DE LA ESFERA DE INTERÉS DE LOS FERROCARRILES A NUEVAS CATEGORÍAS DE MERCANCÍAS

Hoy en día, el modo ferroviario realiza la mayor parte de su actividad con vehículos pesados (productos de extracción, metales, cereales), productos petrolíferos, productos químicos, coches y agua embotellada.

Los vagones disponibles son adecuados para este tipo de transporte, pero su diseño se remonta a varias décadas.

Para desarrollar masivamente el uso del tren, es necesario salir de este campo especializado.

En particular, es necesario invertir en el transporte de productos frescos, desechos y bienes de consumo paletizados.



La CGT propone lanzar un programa de investigación y desarrollo para el diseño de nuevos tipos de vagones adaptados a las limitaciones (temperatura) o dimensiones de los productos y su manejo.

También hay que pensar en los puntos de servicio y la infraestructura necesaria para vincular a los productores y usuarios de estos bienes.

9. UN CAMBIO EN LA ESTRATEGIA INDUSTRIAL DE SNCF RÉSEAU EN LA GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA, CON EL APOYO DEL ESTADO

Varios informes independientes han demostrado que Francia ha invertido notoriamente poco en el mantenimiento y la regeneración de su red ferroviaria durante décadas.

Ante los plazos de cierre de las líneas, los gobiernos han tomado conciencia del problema durante los últimos diez años aproximadamente, pero han optado por políticas de ahorro de costos para no verse obligados a financiar las obras con subvenciones públicas.

Esto ha desplazado la responsabilidad de la financiación de las operaciones a la SNCF Réseau, lo que ha dado lugar a un aumento constante de su deuda.

El administrador de la infraestructura también se vio obligado a optar por estrategias industriales que le resultaban más económicas, pero que debilitaban la capacidad de la red para utilizarla.

Por ejemplo, la masificación del trabajo nocturno, que implica una interrupción del tráfico, es una desventaja para el redesarrollo del transporte ferroviario de mercancías (como en el caso de los trenes nocturnos).

Sin embargo, con objetivos muy ambiciosos para el desarrollo del modo ferroviario en el transporte de mercancías, ya no es posible prescindir de las vías de ferrocarril nocturnas.

Por ello, la CGT propone que la SNCF Réseau cambie su estrategia industrial y realice trabajos de mantenimiento y regeneración con equipos locales, durante el día, y sin interrumpir totalmente el tráfico a largo plazo.

Esto implica un compromiso financiero del Estado a través de un aumento real de su subsidio a la inversión, tanto para pagar lo que debe y dejar de colocar al Gestor de Infraestructuras en una situación de precariedad permanente, como para asumir el coste adicional de la nueva política de obras industriales. Esta contribución adicional daría lugar a una intensificación del uso de la red y permitiría el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías.

Desde el punto de vista de la coherencia de la infraestructura, los grandes proyectos necesarios para el transporte de mercancías deben ser financiados y realizados (derivación de nodos ferroviarios, electrificación de ciertas líneas, etc.).



Además, las líneas capilares están amenazadas de cierre a pesar de que son muy utilizadas por el transporte ferroviario de mercancías. El Estado debe asegurar la financiación de su regeneración sin balcanizar la red y, por lo tanto, sin transferir su gestión a los Consejos Regionales.

En términos de infraestructura dedicada, sólo quedan 4 yardas de gravedad. Se ha puesto en marcha un plan de inversión de 100 millones de euros a lo largo de 5 años, pero se centra sólo en el 20% de las pistas en cuestión, el resto se destina al abandono.

El 37% de los ITEs son inutilizables y el 40% están en malas condiciones.

En otras palabras, el origen y el destino de los trenes de carga están extremadamente limitados por la situación de la infraestructura.

Por lo tanto, la red de transporte de mercancías debe ser completamente reconstruida.

La CGT propone que se elabore un plan de inversión específico para FREET con el fin de regenerar completamente los patios, reequiparlos con los dispositivos necesarios para la clasificación por gravedad y regenerar las vías de servicio y las instalaciones de las terminales de derivación.

10. COMPLEMENTARIEDAD CON OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE

El desarrollo del modo ferroviario no puede preverse sin los otros modos.

Con la escala del grupo SNCF, en particular su filial GEODIS, se puede trabajar la complementariedad entre el tren y el camión.

Sin embargo, hoy en día, las dos entidades operan de manera independiente, e incluso en competencia entre sí.

La CGT propone un cambio de gobierno para que Geodis pueda ofrecer soluciones viales complementarias al tren, bajo la dirección de la SNCF.

Dado que la interfaz más rápida es la transferencia de contenedores y cajas móviles de un modo de transporte a otro, la complementariedad debería ilustrarse con el desarrollo del transporte combinado.

Sin embargo, lo que está sucediendo es más bien lo contrario.

Esto es notablemente el resultado del acantonamiento de este producto en una filial del grupo SNCF.

Por lo tanto, la CGT propone reinterpretar las filiales de transporte combinado para integrar mejor este "producto" en los enfoques comerciales y las soluciones logísticas construidas para los expedidores.

La CGT también propone que una red de plataformas multimodales ferrocarril-carretera y ferrocarril-ríos debería enlazar el territorio de manera más eficaz.



11. COORDINACIÓN CON EL SECTOR INDUSTRIAL PARA DESARROLLAR LA EXCELENCIA Y EL EMPLEO FERROVIARIO FRANCÉS

La industria ferroviaria cuenta con importantes recursos en Francia con centros de investigación, ingeniería y producción.

Sin embargo, debido a las normas de la competencia (que en gran parte se eluden en otros lugares), las relaciones entre los grandes industriales y la empresa pública de ferrocarriles se limitan a una relación cliente-proveedor.

La cooperación que dio origen al TGV no podría tener lugar en las circunstancias actuales.

La compra de equipo "off-the-shelf" no puede satisfacer las necesidades.

Hay muchos desafíos relacionados con el material rodante, especialmente en el transporte de mercancías.

La CGT propone el regreso de una fuerte cooperación y el lanzamiento de programas de investigación compartidos:

- El desarrollo de la alta velocidad para las mercancías (200 km/h, y por qué no 300...) ;oppement de la grande vitesse pour les marchandises (200 km/h, et pourquoi pas 300...) ;
- El desarrollo de nuevo equipo para la logística urbana (tranvía-tren de carga, contenedores o cajas móviles que pueden subdividirse para permitir un transporte rápido en pequeños camiones adaptados a los servicios de las terminales, carga mixta/trenes de pasajeros);
- Modernización de los sistemas de maniobra y seguimiento de trenes.

La CGT también considera que el Estado debe comprometerse a permitir la reconversión de una línea de producción de material remolcado (flete, por supuesto, pero también TET, trenes nocturnos, etc.).

Por último, los sectores industriales de producción estratégica para el ferrocarril, que no pueden ser asumidos directamente por la EIV SNCF, también deben ser objeto de un plan de recuperación específico.

12. EJEMPLARIDAD SOCIAL PORQUE NO PUEDE HABER TRANSPORTE DE CALIDAD SIN EMPLEOS Y CONDICIONES SOCIALES DE CALIDAD

En el sector ferroviario, el control de los riesgos endógenos (riesgo eléctrico, riesgo de colisión ferroviaria, etc.) y exógenos (riesgo de colisión con un vehículo de carretera, etc.) se basa en un conjunto de procedimientos llevados a cabo por un número suficiente de personal capacitado y con el equipo adecuado.

Esta gestión de riesgos requiere la identificación de profesiones con contornos precisos, lo que permite determinar las tareas y la capacitación precisas que deben llevarse a cabo.

La gestión de riesgos también se basa en unas horas de trabajo adaptadas a las limitaciones y en períodos de descanso suficientes para restablecer la fuerza de trabajo y la capacidad de análisis y concentración.



La CGT propone la reanudación de las negociaciones para un Convenio Colectivo Nacional para el sector que proporcione auténticos derechos de alto nivel.

Esto debe incluir la definición de esquemas de trabajo precisos, una tabla salarial del ramo que reconozca las calificaciones de los trabajadores ferroviarios, la reducción de la jornada laboral a 32 horas semanales y la ampliación del régimen especial de pensiones y previsión, la atención médica y las prestaciones de la Acción Social de la SNCF a todos los trabajadores ferroviarios del ramo.

La integración de todo el personal que participa en la producción del tren debe garantizarse en particular completando el alcance del CCN ferroviario con personal de mantenimiento y manipulación, servicios de estación, personal que realiza trabajos de infraestructura, catering ferroviario y redes secundarias y salas de control.

Los contratos de empleo precario deben limitarse y supervisarse estrictamente, debe prohibirse el trabajo a tiempo parcial impuesto y un sistema de solidaridad entre las empresas ferroviarias debe proporcionar seguridad laboral a los empleados del sector.

La CGT también propone que la empresa pública SNCF tenga una responsabilidad social específica. En particular, sus necesidades de contratación deben estar cubiertas por un compromiso de contratación adjunto a cada contrato de aprendizaje y por un sistema específico de contratación de jóvenes sin calificaciones.

Por último, deben reforzarse las medidas para la igualdad entre hombres y mujeres, en particular mediante nuevas medidas preventivas desplegadas durante las operaciones de promoción.

13. COOPERACIÓN INTERNACIONAL EUROPEA Y EUROASIÁTICA

Las redes ferroviarias se han desarrollado para satisfacer las necesidades estrictamente nacionales.

Hoy en día, la Unión Europea está replanteando las redes promoviendo la interoperabilidad entre los Estados y definiendo grandes corredores de transporte de mercancías por ferrocarril a escala continental.

La elección de la competencia desenfrenada entre los operadores ferroviarios mediante la desregulación total favorece la subvaloración del transporte y, por lo tanto, una economía que abusa de la movilidad de las mercancías. Este no es un modelo sostenible.

La CGT propone, por el contrario, que se establezca una cooperación entre los operadores para el tráfico internacional, con el objetivo de asegurar el cambio modal también a esta escala.

Deben reforzarse los mecanismos de intercambio de equipo (como el Reglamento Internacional de Vagones o RIV).



Los reglamentos deben garantizar un control estricto del nivel de calificación del personal que realiza viajes internacionales, y se debe asegurar un reparto sistemático de la carga de trabajo entre los operadores.

Podría crearse un grupo de trabajo específico para examinar las necesidades y las soluciones logísticas que pueden desarrollarse conjuntamente en las rutas Londres-Roma, Londres-Barcelona, París-Berlín-Varsovia, Madrid-Bucarest.

Además, también debería considerarse la cooperación euroasiática.

El proyecto chino de las "Nuevas Rutas de la Seda", que incluye un componente ferroviario, tiene por objeto desarrollar el comercio con los diversos países del Asia septentrional, el Oriente Medio y Europa a fin de aumentar las oportunidades comerciales y la estabilidad en esas regiones.

Alemania construyó su primer tren entre Hamburgo y Xiangtan en 2008. Diez años después, 3.600 trenes han corrido en esta ruta. La DB ha desarrollado un departamento especializado para aumentar esta actividad. Es una estrategia que está al servicio de la industria alemana.

Francia, por su parte, no tiene ni una estrategia clara ni recursos sustanciales en este ámbito. Ya se han hecho varios trenes entre China y nuestro país, y la SNCF tiene una filial de transporte de mercancías (Forwardis), pero no se está haciendo ningún esfuerzo especial.

Se debe llevar a cabo una reflexión entre el Estado, la empresa pública y los industriales franceses que deseen desarrollar su actividad con China. Las plataformas de Dourges y Vénissieux podrían desarrollarse en esta línea.



Source : Hillman, J.E. (2018), "The Rise of China-Europe Railways", CSIS, March 6



LAS RAZONES DEL « FER » ! (Hierro (Fer) se entiende como hacer en frances)

El desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril no es sólo una cuestión de afinidad. Hay razones objetivas para un rápido y masivo cambio modal al tren.

LAS EXTERNALIDADES NEGATIVAS DEL TRANSPORTE Y LAS VENTAJAS DE LOS FERROCARRILES

Una externalidad negativa se produce cuando el costo de una acción para la sociedad (es decir, el costo social) no es asumido en su totalidad por la persona que la emprende, sino que ésta sólo asume el costo privado de su acción, el cual ha gastado realmente.

El sector del transporte se caracteriza por cuatro tipos principales de externalidades negativas:

- Congestión, es decir, congestión de tráfico que dificulta la actividad o el movimiento de los demás ;
- Accidentología, que permite aprehender el riesgo de lesiones corporales y accidentes de propiedad; mortalidad, lesiones y a veces minusvalías generadas por accidentes de transporte ;
- El medio ambiente, en particular la contaminación del agua, el suelo y el aire (que permite comprender el riesgo de enfermedades vinculadas a los factores de contaminación) y el ruido (que permite comprender los riesgos sanitarios y psicosociales vinculados a la contaminación acústica) ;
- Efectos externos vinculados a la planificación espacial (pérdida o ganancia de atractivo, consumo de espacio y efectos de corte en las zonas urbanas, efectos de aglomeración).

Los efectos externos asociados al desarrollo de estas externalidades no son en absoluto insignificantes para la economía, el medio ambiente o la sociedad.

El sector del transporte es uno de los que más contribuye a la contaminación relacionada con el ser humano. En Francia, en 2018, representará el 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero del país! Esta es una cifra que está aumentando. Por lo tanto, es fundamental adoptar medidas en materia de transporte para mejorar la calidad del aire.

Las externalidades causan un importante coste humano, en tiempo perdido en atascos de tráfico, muertes y lesiones por accidentes, patologías respiratorias por picos de contaminación, etc.

Por ejemplo, en 2018 murieron 3.448 personas en accidentes de carretera y 73.253 resultaron heridas (de las cuales un tercio sufrió lesiones graves). El 14% se trataba de un vehículo de carga pesada (aunque sólo representan el 2% de la flota) y el 6% de un LCV. Las tasas de gravedad son el doble de las de los accidentes en los que sólo intervienen vehículos de pasajeros.

Este costo no debe considerarse sólo desde el punto de vista económico. Debe evitarse para minimizar su impacto.

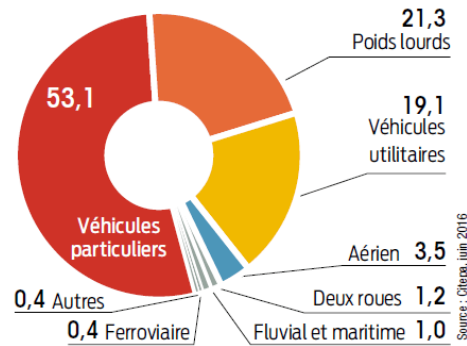


Sin embargo, las externalidades no son las mismas para todos los medios de transporte.

La carretera es 29 veces más mortal que el ferrocarril.

u territorio (pérdida o ganancia de atractivo, consumo de espacio y efectos de corte en las zonas urbanas, efectos de aglomeración)..

Desde el punto de vista ambiental, mientras que los trenes (para pasajeros y mercancías) emiten el 0,4% de los gases de efecto invernadero del sector del transporte, los vehículos pesados (sólo mercancías) emiten el 21,3%. El transporte de una tonelada de mercancías por tren contamina 20 veces menos que por camión !



El mejor método de prevención es cambiar el tráfico a los modos con las menores externalidades.

INERCIA DEL MERCADO EN BENEFICIO DEL TODOTERRENO: ITENEMOS QUE CAMBIAR DE MODELO!

En teoría, los usuarios de cada modo de transporte deberían pagar su costo social, es decir, la suma de su costo privado (los costos que soportan directamente, como el consumo de combustible) y sus costos externos (los costos que generan para la comunidad, en términos de uso de infraestructura, molestias ambientales, gastos médicos, etc.).

En la práctica, sin embargo, las diversas modalidades están en gran medida exentas del pago de sus externalidades, que corren a cargo de la comunidad: Congestión de las carreteras en Francia en 2013 = 17.000 millones (fuente: INRIX y Centro de Investigación Económica y Empresarial). Se espera que este costo aumente a 22.000 millones de euros en 2030.

La inseguridad vial en Francia en 2018 = 44.100 millones de euros (fuente: ONISR), de los cuales 33.400 millones de euros para accidentes personales y sus consecuencias.

La contaminación es aún más costosa, ya que afecta a la salud, la biodiversidad, el clima, etc.

En un sistema de "libre" competencia entre los modos, en el que el precio del transporte no incluye estos costos, esto lleva a favorecer los modos con las más altas externalidades, y por lo tanto los más dañinos.

Hay intentos liberales de encontrar soluciones a las externalidades, pero esto no da lugar a ningún cambio concreto.

Por ejemplo, en lo que respecta a la congestión de las carreteras, se están realizando investigaciones para aumentar la capacidad de transporte de los camiones a fin de reducir su número. Esto sólo conduce a un desplazamiento de la molestia ya que, por ejemplo, la degradación de la superficie de la carretera se verá incrementada por el peso del camión.

Del mismo modo, los "mercados de carbono" que pretenden hacer pagar las emisiones de CO2 son soluciones muy limitadas, que no son suficientes. Son objeto de interminables negociaciones sobre el precio justo de una tonelada de CO2 (y este precio está muy infravalorado debido a la implacable acción de los grupos de presión). Además, estos mecanismos conducen al desarrollo de



las llamadas actividades de emisión negativa para financiar la contaminación de otras actividades. Por último, esto equivale a organizar un "derecho a contaminar" en lugar de una verdadera transformación de las herramientas de producción o de transporte.

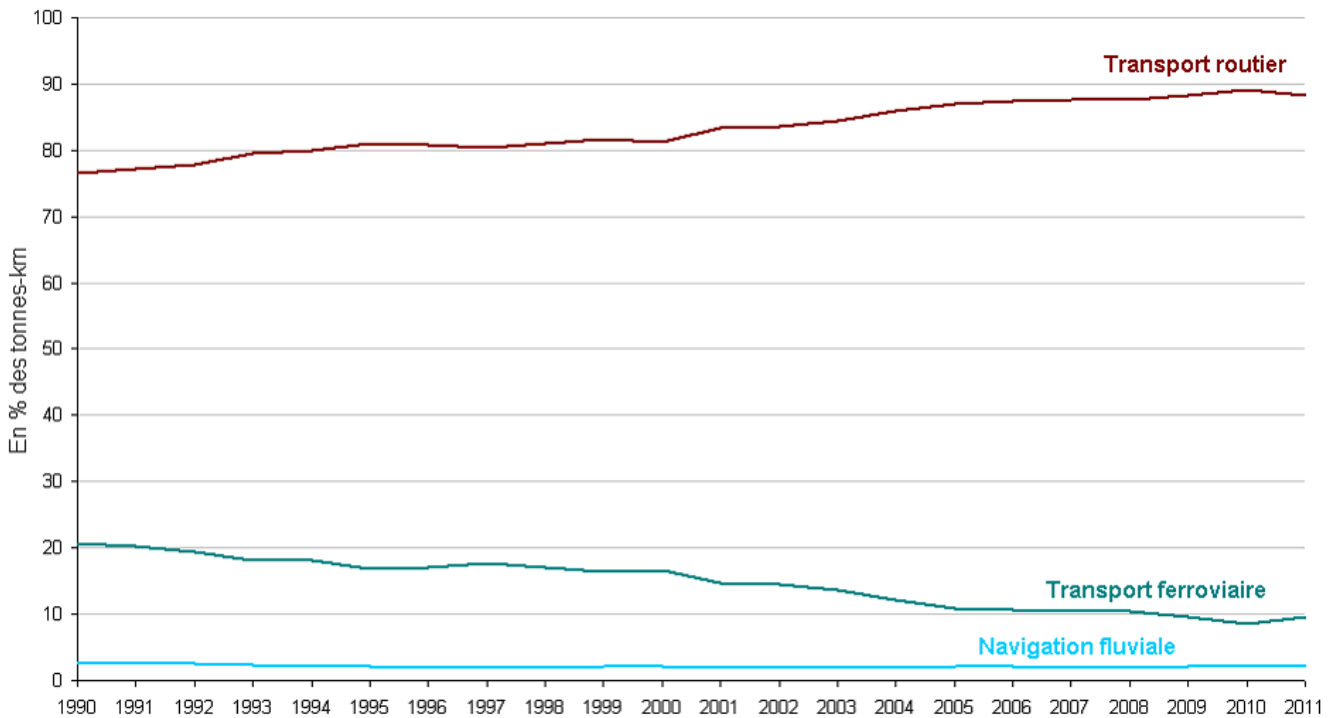
Esta ineficiencia se puede observar en los balances: en los últimos 30 años, los modos más contaminantes y causantes de accidentes han visto aumentar su cuota modal. El modo de transporte se ha vuelto casi hegemónico.

Transporte de carga interior (en miles de millones de toneladas.km, cifras de 2016)

De carreteras =	287,7	soit 88 %
Ferrovionario =	32,6	soit 10 %
Fluvial =	6,8	soit 2 %



Répartition modale des transports intérieurs terrestres de marchandises



Note : Transit inclus, oléoducs exclus.

Source : SOeS, d'après SOeS, Eurostat, VNF.

Si la mejor prevención para la comunidad es desarrollar el modo de transporte que tenga el menor impacto negativo y los mecanismos de mercado son incapaces de guiar las elecciones de esta manera, entonces se necesitan decisiones y acciones políticas!

LO QUE ESTÁ EN JUEGO, LA URGENCIA: HAY UNA OBLIGACIÓN DE RESULTADOS!

Las externalidades relacionadas con la congestión, la accidentología y el medio ambiente ya son muy importantes. En particular, el informe del IPCC y otros trabajos científicos han demostrado el impacto que las emisiones de gases de efecto invernadero podrían tener en la vida humana en un futuro próximo.

Por lo tanto, ya hay una necesidad urgente de actuar.

Y esta urgencia se ve reforzada por las proyecciones para los próximos años. Si no se toman decisiones políticas firmes, la necesidad de transporte de mercancías explotará, los volúmenes serán captados en su totalidad por el modo de transporte por carretera y las externalidades negativas aumentarán en consecuencia.

El Departamento de Economía, Evaluación e Integración del Desarrollo Sostenible del Ministerio de Medio Ambiente, Energía y Mar, publicó un estudio



en 2016 que prevé un aumento del 80% de los volúmenes de mercancías transportadas en Francia entre 2016 y 2050.

Tráfico de carga y distribución modal (Fuente: informe "Proyecciones de la demanda de transporte a largo plazo")

Mode	2012		2030		2050	
	Mds t. km	Part modale	Mds t. km	Part modale	Mds t. km	Part modale
De carreteras	263,5	86,8 %	382,7	86,7 %	489,9	85,1 %
Ferroviaria	32,5	10,7 %	47,2	10,7 %	70,5	12,2 %
Fluvial	7,7	2,5 %	11,6	2,6 %	15,6	2,7 %
Total	303,7	100 %	441,5	100 %	576	100 %

Se espera que el modo de transporte por carretera suponga 489.900 millones de toneladas-km en 2050, un aumento del 86% en los volúmenes. Son muchos más vehículos pesados en las carreteras, y por lo tanto, iexternalidades negativas adicionales!

Este es un modelo insostenible.

Para limitar el crecimiento del transporte por carretera, es absolutamente necesario desarrollar más masivamente los otros modos.

OTRA RAZÓN PARA DESARROLLAR LOS FERROCARRILES: DEBEMOS DETENER EL DESPERDICIO !

La desregulación se inició con la directiva europea de 1991, pero no se aplicó realmente hasta 2001 con la directiva sobre la apertura a la competencia de la gestión de las mercancías y las infraestructuras.

Desde entonces, se han ido imponiendo gradualmente normas de mercado a la organización y gestión del sistema ferroviario, aunque éste seguía siendo en gran medida de propiedad pública.

Este desarrollo ha tenido consecuencias desastrosas en términos sociales, industriales y económicos.

Durante el período de desregulación 2001-2020, el número de personal dedicado al transporte de carga de la SNCF se redujo de 20.000 a 4.000, es decir, una reducción del 80%!

Los puestos de trabajo creados en empresas privadas representan 2.600 unidades.

La pérdida neta es, por lo tanto, de 13.400 puestos de trabajo (a lo que hay que añadir la reducción del personal de mantenimiento del equipo y la infraestructura correspondiente a la disminución de la actividad del FRET).

Desde el punto de vista de la producción, el transporte de mercancías por ferrocarril ha pasado de 50.000 millones de toneladas.km transportadas a



33.000 millones en la actualidad (de los cuales 19 por la SNCF y 14 por las empresas ferroviarias competidoras, incluidas las filiales de la SNCF=5).

La racionalización del tráfico mediante la rentabilidad directa no ha tenido en cuenta el efecto de red y el peso de los costes fijos específicos del modo ferroviario.

Resultado: el transporte ferroviario de mercancías se encuentra en una espiral infernal de declive que afecta a su capacidad de mantener su herramienta industrial y no le permite restablecer una situación financiera sana.

La destrucción de la herramienta de producción afecta a la capacidad de reurbanización del modo con una reducción a la mitad del número de estaciones de carga, una disminución del número de patios de maniobras por gravedad (19 a 4), el número de terminales combinadas (45 a 27) y el número de instalaciones de terminales secundarias que prestan servicio directo a los expedidores (4.500 a 1.800).

La SNCF de Fret sigue disponiendo de parte de su flota de motores. Sólo en las filas de las locomotoras eléctricas, 15 máquinas adicionales fueron descartadas durante los primeros nueve meses de 2019. Algunas de estas locomotoras no habían superado los 24 años de servicio.

Obviamente, esta situación está teniendo un impacto muy negativo en la industria de producción de equipo ferroviario.

Desde el punto de vista económico, la estrategia de desnaturalización del tráfico de Fret SNCF ha incrementado enormemente el déficit de actividad y su endeudamiento.

Las demás empresas ferroviarias también se encuentran en una situación económica preocupante, lo que lleva en particular a un plan social en la ECR en 2017.

EL DUMPING SOCIAL ES EL ÚNICO COMBUSTIBLE PARA LA COMPETENCIA: DEBEMOS CAMBIAR EL MODELO!

Con el fin de maximizar los beneficios, los empleadores tratan de bajar las condiciones de vida y de trabajo de los empleados. En este sentido, se favorecen los medios de transporte más abiertos a la desregulación social, como el uso de banderas de carretera extranjeras.

La desregulación contribuye al objetivo de los empleadores de aumentar los beneficios a expensas de los niveles de formación y seguridad necesarios. Es el caso, por ejemplo, de la supresión del requisito de que una empresa ferroviaria posea un certificado de seguridad para operar una línea o de una licencia para un agente de conductor.

El trabajo no es un costo, ya que es la única fuente de creación de riqueza. Sin embargo, el trabajo tiene un precio, y ese precio es el salario.

Los empleadores persiguen el objetivo de reducir el precio de la mano de obra en el sector ferroviario, por una parte, especializando al personal en un solo tipo de tráfico, lo que les permite reducir la formación, y por otra parte, desarrollando la versatilidad del personal más allá de su profesión, lo que se traduce en una reducción del nivel de conocimientos técnicos y, por tanto, de las cualificaciones.



Esta reducción del nivel de cualificación, además de las consecuencias sobre el nivel de seguridad y la calidad de la producción, lleva a que la cualificación no sea reconocida por el salario, muy parcialmente compensada por elementos de remuneración distintos del salario.

La especialización del personal, sin embargo, conlleva costes adicionales globales a escala de todo el sistema al no permitir la equiparación de los recursos humanos y materiales.

El trabajo nocturno, que está muy desarrollado en el transporte de mercancías por ferrocarril, causa graves daños a la salud. Debe evitarse en la medida de lo posible y, cuando no pueda evitarse, debe limitarse y compensarse en los períodos de descanso para limitar sus efectos nocivos. La multiactividad permite extender el trabajo nocturno y, por tanto, sus efectos sobre un mayor número de empleados.

La especialización también dificulta la trayectoria profesional de los trabajadores ferroviarios al compartimentarles de forma estanca en PYMES de segundo orden que no son aptas para garantizar y desarrollar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros y Mercancías.

Hasta la fecha, las promesas de los empleadores y los gobiernos de un marco social de alto nivel no se han cumplido.

Por ejemplo, la remuneración mínima propuesta para las sucursales está muy por debajo de los acuerdos de empresa existentes para no mejorar la situación de todas las empresas y permitir un dumping significativo por parte de los posibles nuevos participantes.

Así, mientras que los convenios de empresa prevén un salario de contratación para un maquinista de tren de 26.581 euros anuales en Europorte, 27.326 euros en SNCF y 28.000 euros en ECR, el salario mínimo de contratación propuesto por los empresarios a nivel de rama es de 22.575 euros, es decir, una disminución del 15 al 20% con respecto al existente!

Por consiguiente, las organizaciones sindicales mayoritarias han afirmado su derecho a oponerse a toda la sección de "clasificaciones y remuneraciones" del NCC ferroviario.

El Gobierno no debe sustituir a los interlocutores sociales asumiendo la propuesta de los empleadores por decreto.

Es necesario relanzar las negociaciones genuinas para un marco social de alto nivel, tal como lo piden los sindicatos.



GLOSSAIRE

- CCN :** Convention Collective Nationale
- EF :** Entreprise Ferroviaire
- EIV :** Etablissement Industriel Equipement Voie
- GI :** Gestionnaire d'Infrastructure
- GPN :** Grands Ports Nationaux
- GTK :** Milliard de tonnes au kilomètre
Unité de mesure utilisée dans le ferroviaire pour calculer le volume de marchandises transportées
- ITE :** Installation Terminale Embranchée
- MIN :** Marché d'Intérêt National
- MLMC** Multi-Lots-Multi-Clients
:
- RIV :** Réglementation Internationale des Wagons
- SAS :** Société par Actions Simplifiée
- TICPE** Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques
:
- VUL :** Véhicule Utilitaire Léger

