

## ETUDE SECAFI dans le prolongement de la Commission d'Enquête Parlementaire portant sur la libéralisation du fret ferroviaire

Depuis 2020, FRET SNCF a vécu en forme de montagnes russes :

- D'outil public reconsidéré pendant la crise sanitaire ayant même réussi à équilibrer ses résultats économiques ...
- A la décision de liquidation de l'activité du fait d'une procédure de la Commission Européenne relayée par le Gouvernement français.

En somme, entre 2020 et 2024, FRET SNCF est passé de la lumière à l'ombre.

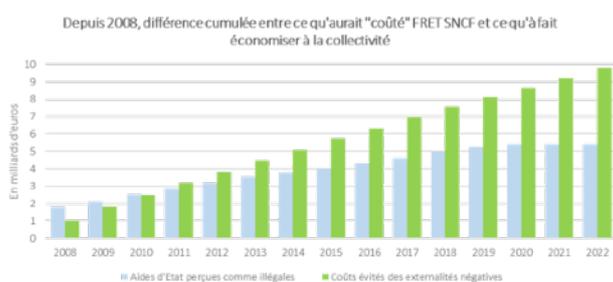
Pourtant, les élus du CSE n'ont eu de cesse de travailler à l'élaboration d'alternatives afin de sauver FRET SNCF.

La Commission d'Enquête Parlementaire portant sur la libéralisation du fret ferroviaire, dans le prolongement des nombreux travaux du CSE de Fret SNCF, a présenté 28 recommandations « *en vue de rétablir une équité avec le transport routier, d'améliorer le fonctionnement du transport de marchandises au sein du système ferroviaire, de mieux prendre en compte le fret ferroviaire dans les politiques publiques de transport, et de trouver des solutions à la procédure en cours sur les plans juridique, social, économique et environnemental* ».

**La plus urgente d'entre elle, que nous portons toujours aujourd'hui, est celle d'un « moratoire sur la décision » afin de geler la procédure et travailler sur les contenus.**

La raison de cette exigence de moratoire repose sur plusieurs arguments :

- D'abord la contestation de l'argument de la Commission Européenne sur les supposées 5,3 Mds€ « d'aides illégales ». Les travaux de notre expert SECAFI ont d'ailleurs mis en évidence le rôle formidablement vertueux de FRET SNCF dans le pays permettant de réaliser 10 Mds€ d'économies :



« Ça coûte 5, ça rapporte 10 »

- > Selon nos calculs, nous estimons que FRET SNCF a généré de l'ordre de 10 Mds€ d'économies à la collectivité.
- > 5 Mds€ ont fait l'objet d'un soutien indirect faute de subventions claires et identifiées, montant admis selon les dispositions européenne.
- > Dans la logique d'économie circulaire du système ferroviaire, nous pourrions même considérer que ces économies autofinancent une partie du plan ferroviaire 2030.

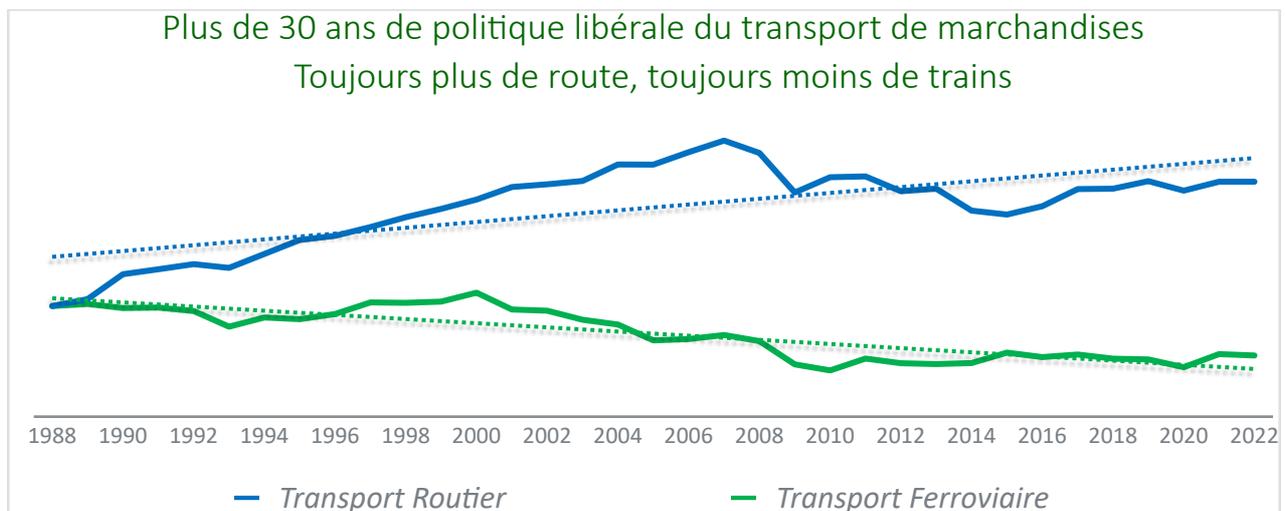
- Ensuite, la contestation d'une manœuvre visant à privatiser le fret ferroviaire de la SNCF à moyen terme. Sortant par là-même de notre statut d'entreprise publique à vocation de service public et d'intérêt général ;
- Enfin, la contestation du phénomène d'irréversibilité des actions menées. Casser l'outil de FRET SNCF, c'est prendre le risque de fragiliser l'entreprise et le secteur, sans pour autant avoir la garantie d'une stabilité des subventions, d'un modèle économique équilibré, etc. C'est aussi accentuer la détresse et la souffrance des cheminots confrontés.

Pour mémoire, quelques indications majeures.



## Le paradoxe français et européen

De plus en plus de marchandises transportées, de moins en moins de train pour le faire



Source : statistiques du transport – Traitement Cabinet SECAEI

Base 100 en 1988

A l'origine de cet échec, une politique libérale et de casse des services publics, une désindustrialisation de notre pays, une dérégulation sociale et l'absence d'investissement dans nos infrastructures

Pourtant, c'est le fret

moins !



ferroviaire qui pollue le

**1 TRAIN = 50 CAMIONS**



## Une politique écologique incohérente

**L'Europe sauve la planète en tuant le fret ferroviaire et en voulant créer des camions de plus en plus gros**

Depuis 2023, l'Europe, le gouvernement français et la direction de l'entreprise n'ont pas ménagé leur effort pour arriver à leur fin :  
tuer FRET SNCF

### **Le déclenchement : FRET SNCF illégal !**

En ouvrant une procédure à l'encontre de FRET SNCF visant à caractériser que sa dette historique (qui n'était que la contrepartie d'un non soutien de l'Etat au motif que la SNCF était publique) était « illégale ». Le remboursement de cette dette (un peu plus de 5 milliards d'euros !) étant impossible, il faut alors punir l'entreprise.

### **Les raisons : privatiser les profits, encore et toujours**

Partout en Europe, l'activité ferroviaire est une activité à dominante publique. Qui ne peut fonctionner qu'avec des subventions publiques. Mais les libéraux détestent ce modèle et ont ouvert le marché à la concurrence du privé.

Mais comme la concurrence à armes égales n'est pas admise, il faut pouvoir empêcher les opérateurs publics historiques de fonctionner normalement. Alors, on le découpe !

**Et pendant ce temps, les lobbys font pression pour que des camions de 60 tonnes puissent circuler en**

# Europe au détriment de nos infrastructures. Cherchez l'erreur !



## La « discontinuité » voulue par les libéraux. Un terme technique valant mise à mort de l'entreprise publique

Le 23 mai 2023, le Ministre du transport adresse un courrier au Président de la SNCF pour qu'il mette en place des mesures de « discontinuité ». Autrement dit, une liste de sanction pour faire disparaître FRET SNCF :

- Lancement de la liquidation de Fret SNCF et interdiction définitive d'utiliser le nom « Fret SNCF »
- Démantèlement de l'activité en deux entreprises de droit privé avec ouverture du capital : la maintenance d'un côté, l'entreprise ferroviaire de l'autre.
- Cession des contrats rentables aux opérateurs ferroviaires privés autre que SNCF correspondant à 30 % du volume total de l'activité de Fret SNCF et interdiction de se repositionner sur ceux-ci pour une durée de 10 ans.
- Cession aux marchés et aux concurrents de locomotives pour assurer les trafics et de 40 % des actifs pour aux entreprises ferroviaires pour les renforcer au détriment de l'opérateur public.

## Des conséquences injustes et inefficaces

- 500 suppressions de poste en plus des transferts forcés ;
- Une braderie de l'argent et des richesses produites par le public pour enrichir davantage les acteurs privés ;
- Une ouverture du capital, première étape vers la privatisation totale, dont les effets seront aussi de n'opérer que des trafics rentables au détriment de l'intérêt général du territoire
- Une pollution toujours plus importante du fait des accidents et des embouteillages générés par les camions
- Abandon au nom de la rentabilité du train des primeurs : plus de 10 000 camions de plus sur les routes dès aujourd'hui pour transporter des fruits et légumes venant d'Espagne



# Les cheminots ne se laissent pas faire et proposent une autre voie ferroviaire !

Le fret ferroviaire en général et FRET SNCF en particulier, c'est le choix de l'environnement et de la sécurité car cela permet d'éviter accidents, pollutions, congestions, etc.

## Un moratoire pour stopper la casse de FRET SNCF

Les cheminots ne se sont pas résignés et ont obtenu une « Commission d'Enquête Parlementaire ». Celle-ci a mis l'accent sur :

- L'abandon du fret ferroviaire depuis des décennies en France ;
- L'absence de soutien public ;
- La casse des installations permettant de transporter des marchandises partout en France ;
- La stratégie, ancienne et discrète, de la France pour privatiser FRET SNCF
- La nécessité de stopper cette politique par la mise en place d'un moratoire !

## Nos propositions

Rouvrir les installations, partout dans les territoires, pour accompagner le report modal et permettre à chaque entreprise d'opter pour la solution ferroviaire.

Accélérer l'obligation de report modal pour les grandes entreprises de logistique afin de privilégier les modes massifiés.

Pérenniser et sanctuariser les aides publiques pour stopper la concurrence déloyale de la route qui ne paie pas ses vrais coûts (pollutions, entretiens, casses, accidents, etc.)

Sortir cette activité du marché concurrentiel et de court terme, au profit d'une entreprise avec des missions de services publics et d'aménagement du territoire.

# Ce qu'une orientation politique casse, une autre orientation politique peut réparer

Comme ce n'est pas dans l'ADN de notre CSE que d'accepter des décisions injustes et injustifiées, les élus souhaitent continuer à porter des analyses et des propositions et ont mandaté le Cabinet SECAFI pour continuer à porter l'exigence de fret ferroviaire public, dans le prolongement des 28 recommandations de la Commission d'Enquête Parlementaire.

L'étude devra permettre au CSE de disposer d'éléments concrets et de propositions concrètes afin d'engager ce redéveloppement. Dans ce contexte, l'expertise devra illustrer :

- la réalité du fret ferroviaire français vs les autres pays européens ;
- la réalité de sa croissance, dans une approche sectorielle / territoriale ;
- la réalité opérationnelle et industrielle pour permettre ce développement.

L'étude s'articulera de la manière suivante :

1. Retour vers le passé :
  - Le fret hier, le fret aujourd'hui,
  - Raisons de son déclin puis de son incapacité à se relancer
  - L'évolution des acteurs français, en premier lieu, celui de FRET SNCF
2. Le pays aujourd'hui :
  - Evolution économique et industrielle du pays (la logistique, etc.)
  - L'évolution du transport de marchandises : volume, stratégie, etc.
  - Les connexions (avec les ports, les territoires, etc.)
3. La France en 2050 :
  - Prospective
  - Quelle stratégie logistique globale
  - Le rôle et la place du fret ferroviaire
4. La consistance du réseau ferroviaire
  - Réalités et ressentis de l'usage du réseau
  - Les ITE et leurs potentialités
  - Reconnecter l'économie au réseau : possible ?
5. Les territoires, outils et acteurs du développement ferroviaire :
  - Monographies territoriales
  - Les flux réels
  - Les prérogatives institutionnelles
6. Le rôle l'Etat
  - Les subventions et le soutien public
  - Pour une planification ferroviaire concomitante à la planification écologique
  - La stratégie européenne de la France

Afin de porter l'exigence haute et forte d'un fret ferroviaire à la hauteur des enjeux du 21<sup>ème</sup> siècle, les élus du CSE affirmeront des propositions concrètes qui seront ensuite présentées, partagés et déclinés au sein de nos territoires. Car tant qu'il y aura des échanges de marchandises en France, il faudra un outil ferroviaire adapté aux impératifs de l'intérêt général.