



INTRODUCTION

Montreuil, le 13 décembre 2023

Conférence de presse sur le fret

Mesdames et Messieurs,

Bonjour à toutes et tous,

Merci d'avoir répondu à l'invitation de la fédération CGT des cheminots pour cette conférence de presse. Je suis accompagné de Sophie BINET, secrétaire générale de la CGT et de Cristina TILLING, représentante de la fédération européenne des transports.

Le fret ferroviaire fait l'objet de promesses depuis 20 ans. Les plans de relance se sont succédés (2003, 2007, 2009, 2011, 2016, 2021), mais ils étaient tous fondés sur une politique publique libérale (dérégulation, baisse des coûts) largement inspirée du mode routier. Du fait des spécificités ferroviaires, cette action publique s'est révélée totalement stérile.

De 2002 à 2018, les volumes transportés par le train sont passés de 50 milliards de tonnes·km (GTK) à seulement 33 GTK.

Pour chaque tonne abandonnée ou perdue par la SNCF, la moitié est allée directement à la route. En effet, une distorsion de concurrence persiste avec le mode routier qui fait supporter ses coûts à la collectivité (infrastructures, pollution, etc.) et qui conduit les marchés à choisir le moins-disant social et environnemental.

La part modale du transport ferroviaire sur l'ensemble des marchandises transportées en France est passée de 14,6 % en 2002 à 10,7 % en 2021 (tout opérateur confondu), Fret SNCF assure 50 % de ce total tout en ayant perdu plus de 10 000 emplois sur la même période !

L'affaiblissement du service public de transport ferroviaire de marchandises n'a donc pas été compensé par le marché et n'a pas été utile à la collectivité !

Alors que deux réformes du ferroviaire en 2014 et 2018 ont déjà bien affaibli le groupe SNCF et sa filière de transport de marchandises, la Commission européenne a ouvert, le 18 janvier dernier, une procédure formelle d'examen contre l'État français relative au soutien financier dont Fret SNCF aurait bénéficié sur la période 2007-2019.

Cette procédure s'inscrit à rebours des engagements de l'Union européenne repris dans le Pacte Vert, à savoir une réduction des émissions de gaz à effet de serre



à hauteur de 55 % d'ici 2030, alors même qu'il est établi que le secteur des transports est un des plus gros émetteurs.

Par ailleurs, l'État français a aussi pris des engagements dans le cadre de la loi climat en prévoyant un doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030.

La liquidation de Fret SNCF prive de fait l'État d'un outil public pour tenir ses engagements.

Loin des discours de façade et des bonnes intentions affichées lors des sommets internationaux, cette procédure pourrait conduire à une faillite du transport ferroviaire de marchandises en France, en portant un coup fatal à l'opérateur public avec de nouvelles suppressions massives d'emplois et un nouveau report des trafics ferroviaires sur la route.

Après 15 ans de libéralisation du fret ferroviaire, le verdict est sans appel : les marchés ont choisi le transport routier !

Pour la Fédération CGT des cheminots, cette situation est inacceptable et les attaques contre l'opérateur public Fret SNCF doivent prendre fin immédiatement !

La Fédération CGT des cheminots a remis début 2017 un rapport au Premier ministre intitulé « Ensemble pour le fer », qui portait notamment l'ambition de doubler la part modale du trafic ferroviaire de marchandises en 2030.

La CGT propose également un objectif de 25 % de part modale pour le ferroviaire en 2050, en se basant sur les perspectives de hausse du trafic des marchandises projetées par le Gouvernement.

Nous ne sommes pas les seuls à considérer que cela est non seulement possible, mais également indispensable.

En effet, des auditions ont été effectuées dans le cadre de la commission d'enquête parlementaire diligentée par le groupe de la Gauche Démocrate et Républicaine à l'Assemblée nationale. Nombre d'entre elles confirment l'échec de la libéralisation du transport ferré de marchandises. L'ancien ministre des transports, le prédécesseur de M. BEAUNE, exprimant clairement qu'il a toujours été opposé au projet de discontinuité !

Nous considérons que nous ne pouvons pas attendre la fin de la décennie pour voir les volumes transportés par le rail augmenter de manière significative et que nous ne pouvons pas une nouvelle fois, voir les objectifs repoussés de 10 ou 20 ans, compte tenu des enjeux environnementaux qui sont très largement documentés. De fait, la neutralité carbone à l'horizon 2050, telle que reprise dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), est inatteignable sans diminuer l'impact des transports.

Les chiffres sont têtus ! Convoquer chaque année des investissements qui ont déjà été programmés les années précédentes et renvoyer sans cesse les objectifs à des horizons fuyants ne constituent pas une politique publique efficace !

La CGT revendique des subventions dédiées, correspondant aux objectifs, et sanctuarisées dans un budget de programmation ferroviaire jusqu'en 2050.

Dans le cadre des 100 milliards annoncés par la première ministre, Mme BORNE, nous demandons à ce qu'un fléchage précis soit annoncé pour que le développement du fret ne soit pas qu'un vœu pieu. L'État doit rejouer un rôle stratégique.

L'État ne peut pas définitivement abandonner Fret SNCF et laisser le secteur entre les mains du marché.

D'autres pays en Europe ayant goûté bien avant la France à la concurrence dans le ferroviaire, tentent d'en revenir, au moins partiellement, à l'instar de l'Angleterre, des Pays-Bas ou de l'Italie.

D'autres, comme la Belgique, actionnent le levier de l'article 5 du règlement OSP qui permet d'envisager une attribution directe des lots soumis à appel d'offres à l'entreprise historique.

L'ensemble des services publics et notamment le transport ferroviaire, qu'il soit de voyageurs ou de marchandises doit impérativement sortir de la loi du marché. La France ne doit pas s'engager dans l'aventure de la concurrence exacerbée, quand une partie de nos voisins européens réfléchissent à en sortir ou tout du moins à la réduire.

Aussi, pour rompre avec des mesures déjà éculées, la CGT des cheminots a publié en septembre 2020, un document dans lequel nous mettons en avant une série de 13 « révolutions », toujours d'actualité, pour développer le fret ferroviaire, qui nécessitent une action publique forte pour sortir de la « rentabilité immédiate ».

En résumé nous disons que cela doit passer préalablement par un engagement massif de l'entreprise publique, qui doit être protégée des aléas et du court-termisme du marché, ainsi que par des mesures sérieuses pour la relance du transport de petits lots (« wagons isolés »), avec une prise en compte des territoires dans les arbitrages liés aux transports et notamment une impulsion de la puissance publique pour relier les infrastructures stratégiques (MIN, ports, etc.) avec des solutions ferroviaires.

Parmi les mesures préconisées pour contribuer à réorienter les flux de marchandises sur les modes les plus vertueux, la CGT propose que l'État impose aux grands logisticiens comme Amazon ou La Poste une obligation minimale d'utilisation du mode ferroviaire, jusqu'à atteindre progressivement l'objectif de 25 % en 2050.

Pour capter de nouveaux marchés, comme les produits frais ou les déchets, la CGT souhaite notamment un programme de recherche et développement pour la conception de nouveaux types de wagons adaptés aux contraintes ou aux dimensions des produits, et à leur manutention.

Les propositions d'Ensemble pour le Fret demeurent, cela dit, face au scandale d'État que constitue l'annonce conjointe du Gouvernement et de la Direction SNCF d'un plan de discontinuité économique, qui conduirait à la liquidation de Fret SNCF. La Fédération CGT des cheminots a travaillé un projet en trois axes pour une véritable continuité de Fret SNCF au service des besoins de la nation.

Celui-ci s'articule comme suit :

1) Instaurer une caisse de la dette du transport ferroviaire de marchandises.

Ce mécanisme a déjà été utilisé par le passé pour apurer la dette de SNCF Réseau entre 2020 et 2022, il peut parfaitement être utilisé pour apurer la dette de Fret SNCF.

2) Légiférer pour une nouvelle forme juridique de Fret SNCF.

Il s'agit de réunir dans une seule et même entreprise les activités de transport de marchandises et de voyageurs et ainsi répondre de manière globale aux besoins de transport, tant au niveau national que dans les territoires.

3) Installer Fret SNCF comme outil public au service des besoins de la nation.

Il s'agit de soustraire Fret SNCF des forces du marché, qui ont démontré leur incapacité en 20 ans de libéralisation à répondre aux besoins de transport de marchandises. L'outil public qu'est Fret SNCF constitue par ailleurs un levier essentiel pour relancer une politique industrielle au service de la nation, vecteur d'emploi, et de réactivation des services publics dans tous les territoires.

Fret SNCF est d'utilité publique et doit se développer pour répondre à l'intérêt général !

Nous sommes à votre disposition pour plus de précisions quant à l'annonce que nous venons de faire.

Merci de votre attention.