



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Adresse postale : chez Didier Le Reste, 5 rue Paul Dukas 75012

Paris

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. (Didier Le Reste, Président) : 06 08 03 91 82

Site : <https://convergence-nationale-rail.fr/>

UNION EUROPEENNE-GOUVERNEMENT-DIRECTION SNCF : FOSSOYEURS de FRET SNCF !!

Au moment où l'urgence environnementale commande de développer le transport par fer, l'UE et le GOUVERNEMENT FRANÇAIS organisent la disparition de FRET SNCF avec la Direction SNCF comme exécutant !!

Depuis sa création, l'Union Européenne poursuit une politique de libéralisation qui s'est concrétisée pour le ferroviaire par des directives qui ont conduit à l'ouverture à la concurrence pour le fret dès 2006. Depuis l'entrée de nouveaux opérateurs en France, le Fret SNCF n'a cessé de décliner suite aux choix politiques de la direction SNCF de répondre aux critères de rentabilité et d'équilibre financier. Conséquences, l'outil de production a été affaibli par l'abandon du lotissement et du wagon isolé (*trafics diffus...*) qui a conduit à la fermeture de nombreux triages, de dessertes, de chantiers et de 2800 gares, accompagnée par la suppression massive de 15 000 emplois. Pour autant les opérateurs privés n'ont pas profité de l'aubaine, **pour preuve la part modale a chuté à moins de 10% au profit du développement de la route qui demeure responsable de 32% d'émissions de Gaz à effet de serre ! En 2000 : 56 milliards de tonnes kilomètres (TK) de marchandises transportés par la seule activité FRET de la SNCF et moins de 20 milliards en 2015 avec pourtant la présence plusieurs opérateurs ferroviaires !**

En raison de la baisse d'activité, du dépeçage des installations, de la réduction des moyens et de la séparation des comptes, cela a entraîné un déficit chronique qui a contraint l'Etat à recapitaliser l'activité Fret, tout en exigeant le retour à l'équilibre financier par la poursuite de la casse de l'outil de production et des suppressions d'emplois. Les mêmes politiques produisent les mêmes effets, accélérant ainsi le déclin du fret ferroviaire.

De nouveaux opérateurs sont arrivés sur le « marché » et au bout de quelques années, plusieurs ont mis la clef sous la porte ou ont décidé de se retirer car pas assez rentable au sens capitaliste du terme !

Le dernier épisode marquant est la réforme de 2018 enclenchée sous l'autorité de Mme Borne, alors ministre des transports, qui a pris la décision de créer des sociétés anonymes dont la SA Fret, tout en sachant qu'elle serait sous les feux de la commission européenne. Ce qui a conduit à la situation d'aujourd'hui en lien avec la dette de l'Etat de 5,2 milliards d'euros logée chez FRET SNCF qui est transférée au groupe SNCF dans sa holding (SA SNCF) .

Comme pour le reste, c'est le choix assumé de faire disparaître le service public pour le livrer aux multinationales du transport.

Depuis des décennies, le principal concurrent au train reste le transport routier. Et s'il y a bien distorsion de concurrence, c'est bien avec ce mode qui dispose d'avantages conséquents, financés par l'Etat, à savoir pour le gasoil : remboursement de près de 18€ par hectolitre et absence de TVA, réduction de la taxe à l'essieu, réduction de cotisation sociale et exonération totale sur les heures supplémentaires, aucune participation à l'entretien du réseau etc. Et là, il n'y a pas de plainte déposée auprès de la commission européenne ! C'est aussi ce dont profite le groupe GEODIS filiale de la SNCF et premier transporteur routier européen, principal concurrent du fret ferroviaire qui poursuit le rachat de nombreuses entreprises de transport routier et pratique le dumping social ! Rien que trois en 2022 !

Dans le cas où les plaintes déposées auprès de la Commission de Bruxelles par certains opérateurs comme la DEUTSH BAHN, aboutiraient, Fret SNCF serait conduit à rembourser plus de 5 milliards d'€, l'amenant inéluctablement à la faillite. Ce qui permettrait à d'autres opérateurs comme la DEUTSH BAHN de procéder à une véritable curée sur les décombres de l'entreprise. L'autre scénario envisageable, serait que FRET SNCF soit contraint d'abandonner de 20 à 50% de son trafic à ses concurrents. Ce qui a terme reviendrait au même résultat.

Au moment où il y a de plus en plus d'appétence pour le Train, où la lutte contre le dérèglement et réchauffement climatique impose de privilégier l'utilisation de modes de transport les moins polluants dont le train, de mettre les camions sur les trains pour répondre aux enjeux environnementaux, **la solution : c'est de reconstruire un grand service public ferroviaire** ! Cela impose de mettre en place la péréquation financière et la mutualisation des moyens entre les différentes activités avec un engagement fort de l'Etat pour financer et moderniser les infrastructures en poursuivant l'électrification du réseau, le tout accompagné d'une politique sociale au plan tarifaire pour faciliter l'accès au train aussi bien pour les voyageurs que pour le fret.

Il est temps de mettre fin au dépeçage de l'entreprise SNCF !

La Convergence Nationale Rail est porteuse d'un projet pour redonner à la SNCF un véritable statut d'entreprise publique, intégrée, qui répond à la fois à l'ensemble des besoins de transports et comme solution à l'urgence climatique. En prenant en compte un indicateur de performance environnementale, la SNCF, avec 0,4% d'émissions de gaz à effet de serre, n'aurait pas à subir les assauts de la concurrence dictée par les choix libéraux qui président aux destinées de l'Europe et de la France. La mobilisation citoyenne, sociale et politique demeure le principal levier pour remettre la SNCF sur les rails du développement, de la réponse aux besoins sociaux du plus grand nombre et constituer un élément déterminant pour réussir une véritable transition écologique et énergétique !!

Paris le 25 Janvier 2023