



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/>

GOVERNEMENT - COMMISSION U.E. – SNCF sont les FOSSOYEURS de FRET SNCF !!

L'Union Européenne avec l'accord des Etats membres, dont la France poursuit sa politique libérale de casse des entreprises ferroviaires avec comme seul objectif de défendre les intérêts d'entreprises privées. Cette politique a induit plusieurs réformes dogmatiques qui ont abouti en 2018 avec la loi LOM à l'éclatement de l'entreprise historique en cinq sociétés anonymes. En isolant de fait le Fret, cela a eu comme conséquence de le mettre en difficulté en lien avec les financements croisés à l'intérieur du groupe SNCF et le transfert de la dette de FRET SNCF à la holding, qui constitueraient des aides d'Etat, contraires au droit européen de la concurrence !

Le recul du transport ferroviaire a été aussi une option choisie délibérément, par la direction de l'entreprise et les gouvernements successifs depuis 20 ans au bénéfice du transport routier. Ce que Fret SNCF perdait, GEODIS avec ses filiales routières, le récupérait au moins pour moitié. Peu importe le coût sociétal et environnemental pourvu que la rentabilité soit au rendez-vous du résultat du groupe. En organisant la liquidation à terme de la SAS FRET SNCF, nous sommes là confrontés à **un marché de dupes et à des pompiers pyromanes**, à savoir le Gouvernement et la SNCF qui ont été alertés, à partir notamment de 2016, que cette stratégie comportait des risques au regard du fumeux principe européen : *« de la concurrence libre et non faussée »*.

Madame BORNE, au regard des postes importants qu'elle a occupés et encore aujourd'hui, porte une lourde responsabilité dans cette stratégie de dépeçage, traduite par un projet d'accord qui vient d'être élaboré entre le Gouvernement et la Commission européenne !

Sans plus attendre, alors que d'autres choix sont possibles, **le ministre des transports et la direction SNCF cèdent aux injonctions libérales de la commission européenne.** Ils ont présenté le 23 Mai 2023 aux syndicats de cheminots, **ce compromis qui scelle la liquidation de la SAS FRET SNCF**, assortie de lourds abandons d'activités (30% des trafics), de matériels roulants (cession de 62 locomotives FRET aux concurrents !!) et d'une casse sociale (suppression de 10% des effectifs de cheminots).

Autant dire une mise à mort ! L'expérience par le passé prouve que chaque réduction entraîne un nouvel affaiblissement de l'outil de production.

Que deviennent les objectifs de décarbonations des transports quand le fret SNCF va être réduit à la portion congrue ? Les bénéficiaires de son démantèlement seront-ils en capacité de réaliser le doublement du volume de marchandises transporté d'ici 2030. C'est moins sûr ! D'ailleurs les autres compagnies privées de fret ferroviaire sont également

inquiètes par le rabougrissement de l'outil de production de fret, même s'elles seront les premiers bénéficiaires de ce démantèlement. Quid de la neutralité carbone en 2050?

C'est un gâchis social, économique, industriel, environnemental !! C'est inacceptable !!

A fortiori, au moment où FRET SNCF a reconquis des trafics et retrouvé l'équilibre financier !! En saccageant le seul outil public national en capacité de contribuer concrètement à la transition écologique et énergétique, comment la France va-t-elle atteindre les objectifs (doublement des trafics Fret ferroviaire d'ici 2030, neutralité carbone en 2050. . .) fixés par certaines lois ? **Pour rappel la France a déjà été condamnée deux fois pour son inaction en faveur du climat.**

Le transport routier va continuer d'enfler au mépris du respect de l'environnement et de la santé publique en lien avec la pollution qu'il génère. En terme de concurrence libre et non faussée, la route bénéficie d'aides directes (remboursement de TVA et de 18 € par hectolitre de gasoil, réduction de cotisations sociales...) mais ne supporte pas les charges d'infrastructures ni les coûts externes (externalités négatives) qu'il engendre (pollution, accidentologie, congestions routières, dégradation du réseau) sans pour autant que la commission européenne intervienne pour les aides de l'Etat dont il bénéficie. Il est vrai que GEODIS, filiale à 100% du groupe SNCF est la première à profiter de ces largesses gouvernementales et de la dégradation du fret ferroviaire.

Pourquoi la France n'engage-t-elle pas une action avec d'autres pays (Allemagne, Roumanie...) concernés par les mêmes procédures de l'U.E. pour s'opposer aux diktats de celle-ci, comme elle l'a fait pour d'autres secteurs professionnels ? Qu'est ce qui a motivé la SNCF à se précipiter pour répondre aux injonctions de la Commission de l'U-E alors qu'elle avait le temps ?

Une autre politique des transports est possible !

La Belgique, la Suisse, la Norvège... ont préservé leur service public ferroviaire en faisant valoir l'article 5 du règlement OSP qui permet à chaque pays de décider de préserver ses services publics. Partant de ces exemples, le gouvernement peut avec d'autres pays faire prévaloir le principe de subsidiarité. Fret SNCF doit devenir un opérateur public au sein d'une entreprise publique intégrée comme le propose le projet de loi de la CNR. Il en est de sa responsabilité, comme il en est aussi de la réduction des gaz à effet de serre qui, s'éloigne un peu plus des objectifs à atteindre, fixés par les orientations européennes et des lois nationales.

De nombreux projets de relance du fret sont portés par des collectivités, des chargeurs ou des collectifs citoyens afin de répondre aux enjeux environnementaux. Ils risquent d'être mis en péril, faute de volonté politique de donner les moyens à une entité publique de fret ferroviaire.

Pour la CNR, nous pensons et nous dénonçons ce qui constitue aujourd'hui une nouvelle étape, planifiée, visant le démantèlement à terme du groupe SNCF !!

La CNR s'inscrit avec l'ensemble des acteurs politiques, syndicaux, les organisations environnementales, les chargeurs et tous celles pour répondre à l'intérêt général au développement de l'ensemble du trafic Fret et Voyageurs ou chaque activité conforte la progression de l'autre. C'est tout aussi indispensable pour rendre effectif le droit au transport

pour tous, l'aménagement et la desserte de tous les territoires. Comme elle l'a toujours fait, la CNR soutiendra toutes les actions engagées par les organisations syndicales de cheminots, les acteurs politiques ou environnementaux qui agissent pour la reconquête du service public ferroviaire.