

**Le GOUVERNEMENT – La COMMISSION U-E et la SNCF
sont les FOSSOYEURS de FRET SNCF !!**

La CONVERGENCE NATIONALE RAIL (CNR), de composition pluraliste, forte de 117 collectifs et comités d'usagers adhérents, de collectivités locales, d'élus, de syndicats, d'associations, de citoyennes et citoyens, intervient sur l'ensemble des problématiques qui fondent la consistance du Service public ferroviaire et en particulier sur l'avenir du Fret SNCF dont le développement devient indispensable face aux enjeux climatiques.

A chaque fois que la défense du service public l'exige, la CNR est à côté des cheminots et de leurs organisations syndicales pour s'associer à leur combat et développer des actions convergentes en direction des autorités publiques et la direction SNCF

La question environnementale s'invite depuis longtemps dans le débat pour dire que le transport par fer est de loin le plus écologique. Actuellement, nous sommes à la croisée des chemins ! L'idéologie libérale : doit-elle l'emporter sur l'écologie ? Sans remise en cause du modèle existant, ce sera l'accélération de la dégradation du climat avec ses conséquences désastreuses?

Face au projet de démantèlement du Fret, force est de constater que le gouvernement, première Ministre en tête, utilise tous les artifices de la communication pour tenter d'effacer sa responsabilité dans sa soumission à la logique libérale de Bruxelles.

Quant au Ministre des transports, Clément Beaune, pour masquer son choix d'accepter le diktat de la commission européenne, il communique à tout va dans l'ensemble des médias et ventile des milliards pour des projets déjà ficelés. Même s'il existe de nouveaux financements, on est loin du compte et de nombreux projets sont le résultat aussi d'initiatives citoyennes et de l'engagement de certains élus.

Pour autant ,la plainte d'autres opérateurs, aujourd'hui retirée, a conduit la commissaire européenne, Margrethe Vestager, au nom de la doxa libérale de la concurrence libre et non faussée a décider d'un plan de « discontinuité économique » en accord avec le ministre des transports, condamnant à terme, le développement du Fret SNCF. Cela, au moment même, où il retrouvait des trafics et s'approchait de l'équilibre financier. Ce plan concocté par le cabinet Mackinsley en 2019, serait-elle la seule stratégie possible pour éviter que Fret SNCF ne rembourse, sous la contrainte de la Commission européenne les 5,3 milliards d'euros d'aides d'Etat touchées entre 2007 et 2019 ? **Il est envisagé au 31 décembre 2024 de créer deux sociétés distinctes** au sein de

Rail Logistics Europe : une entreprise ferroviaire et une entreprise de maintenance mais amputée de 20 % de son chiffre d'affaires au profit de ses concurrents et de 500 salariés sur 5 000. Pourquoi une telle précipitation, et une anticipation sur l'avenir, si ce n'est pour s'inscrire dans la continuité du démantèlement du service public affichée dans le contenu de la loi Lom en séparant l'entreprise publique en 5 sociétés anonymes et isolant de fait le fret des autres entités et en lui faisant supporter seul sa dette avec les risques avérés de son délitement à terme. Cette loi a été élaborée sous l'autorité de Mme Borne qui en maîtrisait tous les enjeux de par ses responsabilités successives au sein de la SNCF et au ministère du transport. Voilà la réalité ! C'est un choix politique avant tout !

D'ailleurs lors de son audition à l'Assemblée Nationale, la CNR a tenu rappeler l'historique des décisions politiques qui se sont succédé sous la houlette de l'Europe ultralibérale que les différents gouvernements depuis plus de 30 ans ont validé alors que d'autres possibilités existaient comme le permet le règlement Européen sur l'organisations des services publics et qui ont conduit plusieurs pays a conservé dans leurs service public ferroviaire dans une entreprise intégrée, dernière en date la Belgique. Ce qui prouve que cette possibilité est toujours d'actualité. Il faut également rappeler que les différents présidents de la SNCF sous serment ont été conduit à affirmer que les réformes pour pas dire la casse du service public avaient été faite avec impréparation et pour répondre aux lettres de missions des différents gouvernements.

Ce faisant, comme la CNR l'a rappelé lors de cette audition, Sous l'égide de Pépy, le transport routier a connu un développement hors du commun par le biais de filiale GEODIS, qui n'a cessé de grossir au fur et à mesure de l'abandon du fret pour faire que les filiales routières dépassent les 53% du chiffre d'affaire du groupe SNCF. Concernant le transport routier, comment se fait-il qu'il ne fait pas l'objet des foudre de la commissaire européenne de la concurrence quand on sait qu'il est archi subventionné soit indirectement, pas de TVA sur le gasoil, exonération de cotisations sociales sur les heures supplémentaires, non-paiement de l'écotaxe en France pourtant obligatoire dans les autres pays européens, 23 centimes du Km et de plus il reçoit directement de l'Etat près de 8 milliards au titre du aide de 18 centimes par litre de gasoil sans contre qu'il ne supporte pas l'entretien du réseau et les coûts externes du transport.

Aujourd'hui, la nouvelle entreprise ferroviaire ne pourra pas se repositionner sur le marché des trains entiers dédiés pendant 10 ans à compter du 1er janvier 2024 et les 23 flux dits « trains dédiés » ne pourront pas être repris par une filiale de la SNCF pendant 5 ans. Les conséquences sont déjà connues, devant

l'impossibilité des autres opérateurs à assumer ces trafics, d'ores et déjà deux flux ont été transférés à la route.

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. Et pour au moins 7 autres flux, certains opérateurs notamment la filiale de la DB cargo propose de sous-traiter ces flux à Fret SNCF. **On aura tout vu !**

Que devient l'objectif de doubler le fret par rail en 20230 ?

Il devient impératif de redéfinir une politique de service public !

A rebours du choix de la capitulation du ministre des transports, il faut l'ambition de reconstruire une entité Fret 100% au sein d'une entreprise publique intégrée et mettre fin à la concurrence interne. Cela impose de développer les synergies avec les autres activités et notamment « voyageurs ». Ce qui entraîne de revoir la formation au niveau des métiers et d'assurer la production en mode horizontal et local avec une hiérarchie de proximité.

Relancer le Fret exige une logique dans l'entretien du réseau en mettant fin à l'interruption programmée de fermeture de lignes et développer une nouvelle organisation avec des IPCS (installations permanentes de contresens), voire des voies uniques temporaires afin de fluidifier l'écoulement de tous les trains.

Le potentiel transportable existe !

Rien que dans la production agricole ce sont des dizaines de millions de tonnes de blé qui pourraient prendre le train pour aller rejoindre les ports. La France est un pays de transit avec deux grands axes majeurs, l'Arc Atlantique qui va du Nord jusqu'à la frontière espagnole peut irriguer tous les ports de la façade Ouest et le sillon rhodanien va du Nord et de l'Est en empruntant la vallée du Rhône pour aller rejoindre l'Italie. La réalisation du Lyon Turin est un enjeu majeur pour le développement du fret SNCF. Les axes transversaux Ouest-Est rentrent dans la logique du maillage du territoire.

La France possède toujours un pôle industriel important et une industrie chimique dont 1200 usines sont classées SEVEZO, un potentiel qui pourrait être mis sur le rail pour des raisons de sécurité évidente.

Les installations, triages et autres zones de garage ainsi que de nombreux embranchements sont toujours présents mais en friches. Leur modernisation et l'électrification des maillons manquants du réseau doivent devenir une priorité.

Certes si la logique des trains complets est une option, sa dynamique doit être une opportunité pour relancer le lotissement et le wagon isolé. Un autre atout, c'est le développement du transport combiné qui doit être intégré dans la stratégie du groupe SNCF en lien avec GEODIS.

Il faut donc sortir du choix politique qui conduit au rabougrissement de l'outil de production et définir une nouvelle stratégie de développement par des engagements forts de l'Etat en terme budgétaire. Dans notre pays, la France, une loi de programmation militaire va consacrer 430 milliards en 2024 et 2030, en hausse de 40% dont 53 milliards pour moderniser les armes nucléaires, nous en sommes toujours à quelques mesurètes budgétaires en termes environnementaux. Et pourtant le développement des transports les moins polluants comme le rail voient leurs moyens diminués, en dernier lieu l'annonce faite par Mme Borne dans le cadre de sa politique d'austérité d'imposer à la SNCF de trouver les moyens de trouver à la place de l'Etat les moyens budgétaires pour faire face à la demande en hausse pour l'entretien du Réseau. On est loin des 100 milliards prévus ! Alors, que devient les objectifs de neutralité carbone en 2050. Comme beaucoup de scientifiques s'accordent à le dire, on s'oriente vers une accélération du réchauffement climatique. Les catastrophes naturelles sont là pour le prouver et toute commission d'enquête sur le sujet à l'avenir ne servira à rien.

Ce qui exige également de recruter de nouveaux cheminots et de les former aux nouvelles technologies.

Tout démontre l'intérêt d'avoir un service public Fret pour répondre aux enjeux environnementaux et participer également à l'aménagement du territoire par la modernisation du réseau dont l'amortissement des investissements favorisera également le développement du transport de voyageurs. Si un large consensus se dégage, cela ne sera pas suffisant pour changer de politique. La CNR continuera d'œuvrer à une large mobilisation citoyenne qui regroupe, à la fois des chargeurs pour des choix économiques et environnementaux, les forces politiques et syndicales, les élus locaux qui défendent le service public, véritable enjeu de société pour construire un nouvel outil de transport ferroviaire public et d'obtenir surtout les moyens pour le réaliser...