

**ENSEMBLE
POUR LA
CONTINUITÉ
DU FRET SNCF**

PROPOSITIONS CGT POUR LE FER

**PLAN DE
DÉVELOPPEMENT
POUR LE FRET SNCF**

DÉCEMBRE 2023



ENSEMBLE POUR LA CONTINUITÉ DE FRET SNCF !

Suite à l'ouverture d'une procédure de la Commission européenne contre l'État français pour « aides d'État illicites et non conformes aux règles de la concurrence » au bénéfice de Fret SNCF, le Gouvernement français a présenté un plan de discontinuité de Fret SNCF. Autrement dit, un plan qui consacre la liquidation pure et simple de Fret SNCF.

La CGT des cheminots souhaite rompre avec les logiques libérales qui consistent à mettre en compétition le transport ferroviaire de marchandises pour le privatiser. Dans ce contexte l'opérateur public Fret SNCF est menacé de liquidation. La Fédération CGT des cheminots propose une autre voie, seule capable de satisfaire la réponse aux besoins des populations, des entreprises et de l'environnement.

Cette nouvelle proposition de la Fédération CGT des cheminots est le prolongement du projet « Ensemble pour le FRET » et ses 13 révolutions afin d'atteindre dans un premier temps : 25 % de part modale des marchandises transportées par le rail mais aussi, répondre aux objectifs du défi climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et contribuer à la réindustrialisation et au développement économique de la nation.

SOMMAIRE

1. SITUATION DU FRET FERROVIAIRE EN FRANCE.....	3
2. IMPACT DES POLITIQUES LIBÉRALES SUR FRET SNCF	4
a) Chronologie d'une liquidation annoncée	4
b) LOI « pacte ferroviaire » de 2018	5
c) Les aides au secteur ferroviaire de marchandises	6
d) Procédure Européenne.....	7
e) Des conséquences préjudiciables	8
FRET SNCF : un enjeu d'intérêt général	10
1. UTILISER LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE FERROVIAIRE PAR INSTAURATION D'UN PRÊT MIROIR.....	10
2. UNE NOUVELLE ENTITÉ QUI RASSEMBLE LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS.....	12
3. FRET SNCF AU SERVICE DES BESOINS DE LA NATION	12
4. Conclusion	15

ENSEMBLE POUR LA CONTINUITÉ DE FRET SNCF

1. SITUATION DU FRET FERROVIAIRE EN FRANCE

16 opérateurs de Fret ferroviaire se partagent le marché français.

Fret SNCF transporte à lui seul 50 % des marchandises par le rail en France. Le groupe SNCF détient 4 filiales de fret :

- CAPTRAIN France (EX VFLI) ;
- Combi Cargo (transport combiné) ;
- VIIA (autoroutes ferroviaires) ;
- FRET FORWARDIS (commissionnaire de transport, capte un contrat et le sous-traite à n'importe quel opérateur FRET).

Ces 4 opérateurs appartiennent au groupe SNCF et sont rassemblés dans Rail Logistique Europe (RLE). Ils représentent un peu plus de 20 % de parts de marché.

Les autres opérateurs se partagent le reste, avec notamment :

- EURO CARGO RAIL (ECR, filiale de la DB) 12 % ;
- EUROPORTE, filiale de Get Link (Belgique qui est actionnaire d'Eurotunnel) 6 % ;
- REGIORAIL, (actionnaire RATPDEV) 3 % du marché.

Les différents plans dits de « relance » (2003, 2007, 2009, 2011, 2016...) n'ont engendré que des restructurations lourdes de Fret SNCF en affaiblissant l'outil de production :

- Fermetures de gares de triages fret ;
- Abandon du tri à la gravité, du wagon isolé, d'installations terminales embranchées ;
- Suppression de 10 000 emplois en plus de dix ans.

Environ 10 % des marchandises en France sont transportées par le fer, 89 % par la route et 1 % par l'aérien et le fluvial. À titre de comparaison, le volume transporté par fer dans certains pays est bien plus important :

- 18 % en Allemagne ;
- 32 % en Autriche ;
- 35 % en Suisse.

De 2000 à 2018, les différents plans fret en France ont fait chuter le nombre de gigatonnes par kilomètre (GTK) transportées. Le fret ferroviaire (tout opérateur confondu) est passé de 50 à 33 GTK. Sur cette période, le wagon isolé, seul, représentait 20 GTK sur les 50 GTK assurées par l'ensemble des opérateurs.

En conséquence, les comptes de Fret SNCF ont été déficitaires et, année après année, la SNCF a dû injecter des sommes d'argent conséquentes pour équilibrer les finances, créant un déficit de plus de 5 milliards d'euros imputés dans les comptes de Fret SNCF.

L'État Français, en menant une politique favorisant le transport routier (abandon de l'écotaxe), en imposant à la SNCF d'acheter des entreprises de transport comme Geodis et en créant des filiales de fret ferroviaire (Captrain) a affaibli Fret SNCF.

De la même manière, en obligeant la direction du groupe SNCF à renflouer financièrement Fret SNCF, l'État a volontairement éludé ses obligations européennes.

2. IMPACT DES POLITIQUES LIBÉRALES SUR FRET SNCF

a) Chronologie d'une liquidation annoncée

2003 : Ouverture à la concurrence des trafics internationaux de marchandises. Premier plan de restructuration au fret avec le plan « Véron » : un plan d'économies de 300 millions d'euros par des gains de productivité (emploi, conditions de travail...)

2006 : Ouverture à la concurrence des trafics nationaux de marchandises (anticipée de 9 mois en France au 31 mars 2006 au lieu du 1^{er} janvier 2007). Plan de restructurations, dit plan « Marembaud » (4 triages fret fermés, 14 autres réduits. Le parc wagons est réduit de 21 % et le parc locomotives de 24 %)

2007 : À l'été 2007, est prise la décision de fermer 262 gares au trafic de wagons isolés. Lancement du « Grenelle de l'environnement ».

2008 : Création d'établissements dédiés au fret avec des cheminots spécialisés fret.

2009 : Création de « Fret SNCF » et du CE Fret. Création de 5 directions territoriales (Nord, Est, Sud-est, Atlantique et Normandie).

2010 : Abandon d'une grande partie de la messagerie ferroviaire. Schéma directeur Fret. Annonce d'un programme d'actions par le gouvernement (ministre : Kosciusko-Morizet) d'un montant de 7 milliards pour développer les OFP, dont 1 milliard financé par la SNCF.

2011 : Fret en déficit de 900 millions d'euros (perte de trafics). Baisse de la part modale, passée de 22 % en 2000 à 14 % en 2009. Nouvelle organisation, appelée : Multi lots/ multi clients. Création de comités de défense des triages (OS, partis politiques, associations, ONG). Démarche de l'appel des « 365 ».

Les lois Grenelle (1 et 2) ont été adoptées en 2009/ 2010 et portaient l'objectif de réduire le réchauffement climatique.

Le plan Fret consacre l'abandon du wagon isolé et engendre par là même le report de 1 million de camions sur la route. Lancement d'une campagne nationale Fret par le CE Fret.

2012 : 1 200 emplois supprimés en 2012 (après les 6 000 depuis 2008). Les experts s'accordent sur une croissance du fret de 80 % d'ici 2050.

2014 : Réforme du ferroviaire. Création de trois EPICs. Le fret est placé dans l'EPIC Mobilités.

2016 : Nouveau plan Fret.

2018 : Nouvelle réforme du ferroviaire. Création de 5 sociétés, dont la SAS FRET.

2021 : Vente de ERMEWA (wagons).

2022 : Vente d'AKIEM (locomotives).

2023 : Lancement de la procédure européenne.

b) LOI « pacte ferroviaire » de 2018

Adoptée le 27 juin 2018, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire modifie en profondeur le système ferroviaire par, notamment, la transformation juridique de la SNCF en cinq sociétés anonymes (SA ou SAS).

Fret SNCF qui était une activité appartenant à l'établissement public industriel et commercial (EPIC) SNCF Mobilités devient une société anonyme par actions simplifiée (SAS) au 1^{er} janvier 2020.

Concomitamment, la dette d'État d'un montant de 5,2 milliards d'euros, logée chez Fret SNCF est transférée au groupe SNCF dans sa holding (SA SNCF).

Fret SNCF (SAS) devient de fait totalement autonome, doit équilibrer ses comptes, ne peut plus emprunter de l'argent et doit seule subvenir à ses besoins en matière de recherches et développement du train Fret du futur tout en essayant de conquérir de nouveaux marchés. Elle ne peut plus recevoir d'aides du groupe SNCF alors qu'elle vient de subir plus de 20 années d'une cure d'austérité qui la laisse exsangue de moyens humains et matériels.

c) Les aides au secteur ferroviaire de marchandises

Depuis 2021, l'État octroie des subventions à l'ensemble des opérateurs ferroviaires de marchandises qu'ils appartiennent à des groupes français ou européens, ces subventions sous conditions sont des perfusions économiques qui permettent au système concurrentiel mis en place de ne pas s'effondrer.

À contrario des subventions non pérennes versées par l'État, le transport ferroviaire de marchandises a besoin d'investissements conséquents dans le réseau et l'infrastructure. Une des premières causes de non report modal de la route vers le rail s'explique par l'impossibilité de transporter des marchandises en « juste à temps » et notamment l'absence d'infrastructures ferroviaires (gares de triages, installations embranchées pour les entreprises et industries, voies ferroviaires dans les ports, etc...). L'avantage concurrentiel donné aux transports routiers se matérialise par des avantages fiscaux, des aides financières disproportionnées et l'absence de contribution au financement du réseau routier par les transporteurs contrairement aux opérateurs ferroviaires.

Les externalités négatives comme la pollution, l'accidentologie, la congestion routière et la dégradation des routes coûtent chaque année des dizaines de milliards d'euros. Rompre avec l'asservissement aux lobbys routiers et aider massivement le secteur ferroviaire de marchandises, permettraient le nécessaire rééquilibrage des financements publics pour développer le transport de marchandises multimodales en cohérence avec les futurs enjeux sociaux, climatiques, économiques et industriels.

d) Procédure Européenne

En 2015, le régulateur ferroviaire français a adopté une décision dans laquelle il soulève un risque potentiel de subventions croisées au sein de la SNCF au profit de sa branche de transport ferroviaire Fret SNCF.

Plusieurs plaintes d'opérateurs ferroviaires viendront nourrir le dossier contentieux et la Commission européenne fera durablement et fréquemment des demandes auprès de l'État Français pour qu'il justifie les aides apportées à Fret SNCF.

En 2017, le Gouvernement a donc connaissance des risques qu'il fait encourir à l'opérateur public en le transformant juridiquement en société anonyme.

Le 18 janvier 2023, la commission européenne déclenche une procédure formelle à l'encontre de la France pour « aide illicite » et distorsion aux règles de la concurrence à l'avantage de Fret SNCF. C'est le montage du Gouvernement de l'époque et de la Première ministre du Gouvernement actuel qui est visé.

La Commission européenne estime qu'en désendettant Fret SNCF, une aide anti-concurrentielle lui a été accordée au détriment des autres opérateurs ferroviaires de marchandises privés.

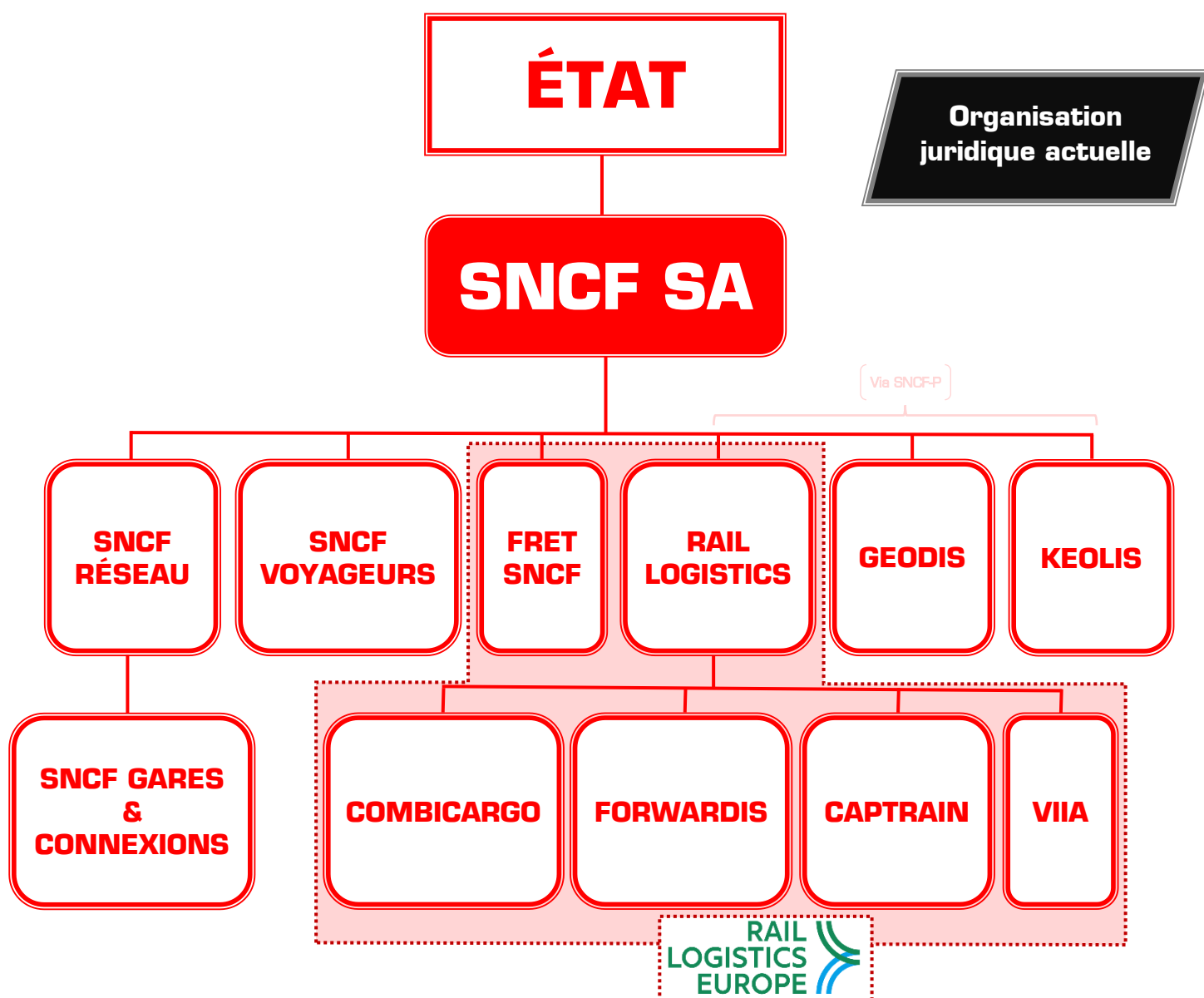
À l'issue de la procédure, elle pourrait exiger à l'opérateur public Fret SNCF de rembourser à l'État les aides d'un montant de 5,2 milliards d'euros.

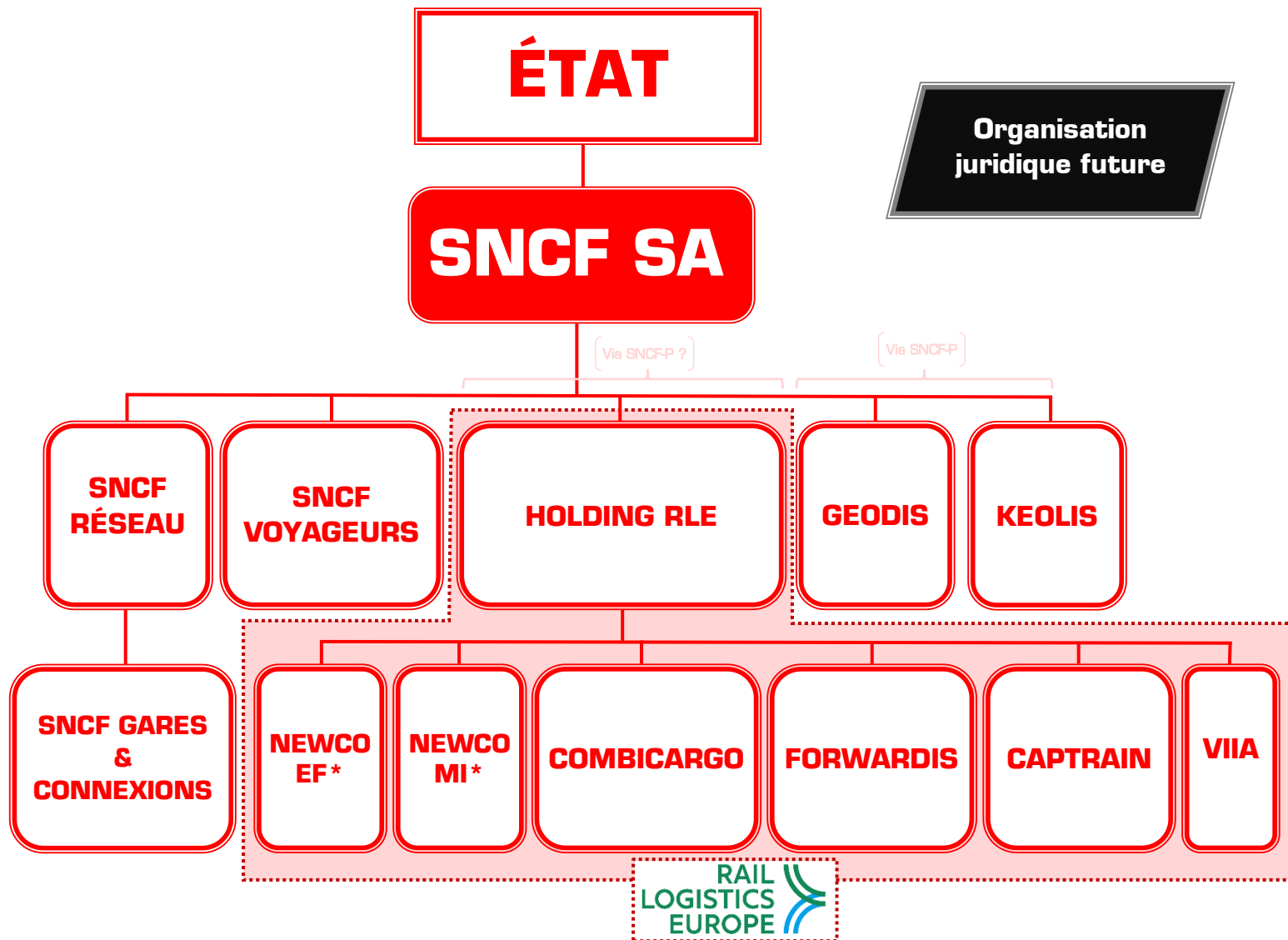
En mai 2023, le ministre des transports présente son plan pour « éteindre » la procédure européenne, celui-ci consiste notamment à céder des trafics réalisés par Fret SNCF à des opérateurs concurrents représentant 30 % de ses contrats et 20 % de son chiffre d'affaires. 10 % de ses effectifs doivent être supprimés. Parallèlement, Fret SNCF doit céder 40 % de ses biens (locomotives et bâtiments industriels). Gouvernement et Direction font alors le choix de liquider Fret SNCF, de créer 2 nouvelles entreprises de droit privé (une en charge de la maintenance et un nouvel opérateur ferroviaire).

Une ouverture du capital doit être réalisée non pas au niveau des 2 sociétés nouvellement créées mais à l'échelle de Rail Logistics Europe, la société financière qui détiendra l'ensemble des filiales de transports ferroviaire de marchandises de la SNCF dont les 2 conçues sur les ruines de Fret SNCF.

e) Des conséquences préjudiciables

Au-delà de l'injustice de telles décisions, de la fracture provoquée dans le corps social cheminots, de l'incohérence d'une telle décision au regard des besoins spécifiques qu'un opérateur public peut rendre à la nation, ce plan du Gouvernement appelé : « Plan de discontinuité économique » va engager un report modal inversé du rail vers la route. Les opérateurs privés avec leurs actionnaires se porteront sans états d'âmes uniquement vers des trafics rentables au mépris des besoins publics de transport de marchandises ferroviaires.





En segmentant l'activité du transport ferroviaire de marchandises, l'État et la Direction SNCF continuent de spécialiser par produits les trafics, empêchant de facto une réponse mutualisée aux besoins des chargeurs, des entreprises et des territoires. C'est cette spécialisation qui a fait perdre des trafics ferroviaires au profit de la route ces dernières années car trop rigide et silotée. En ne changeant pas de stratégie organisationnelle et juridique, le développement du fret ferroviaire est bloqué. La captation de nouveaux marchés et de nouveaux débouchés ne peut s'exercer dans un système où cohabitent près de 20 opérateurs ferroviaires qui cherchent à tout prix la rentabilité économique.

Dans cette organisation, le doublement de la part modale du transport ferroviaire en 2030, objectif du Gouvernement actuel, ne peut être réalisé.

FRET SNCF : UN ENJEU D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

En 2020, la Fédération CGT des cheminots a produit un document de référence « Ensemble pour le Fret » qui vise le développement du transport ferroviaire de marchandises. Il fait la démonstration de l'échec des politiques publiques françaises et européennes de ces 20 dernières années, notamment en pointant les politiques publiques qui ont favorisé le transport de marchandises par route au détriment du fer.

La CGT des cheminots propose une alternative à la poursuite de la libéralisation imposée par le Gouvernement. Une commission d'enquête parlementaire débutée en juillet 2023 a démontré par une grande partie des auditions réalisées, l'échec de la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises, l'échec de l'ouverture à la concurrence et les défaillances des décideurs politiques. La responsabilité des dirigeants successifs de l'entreprise SNCF dans le déclin de Fret SNCF et du secteur en général est clairement mise en exergue.

La Fédération CGT des cheminots propose un projet en trois parties :

1. UTILISER LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE FERROVIAIRE PAR INSTAURATION D'UN PRÊT MIROIR

En proposant une alternative au plan de discontinuité économique du Gouvernement visant à liquider Fret SNCF, et sans occulter la demande de la Commission européenne concernant le remboursement des aides fournies par la SNCF à son opérateur public, la Fédération CGT des cheminots propose de solder le contentieux économique de 5,2 milliards d'euros en mettant en place un « prêt miroir » entre la SNCF et l'État qui permettrait de rembourser annuellement le contentieux économique, comme l'État l'a déjà fait pour la dette de SNCF Réseau en 2020 et en 2022.

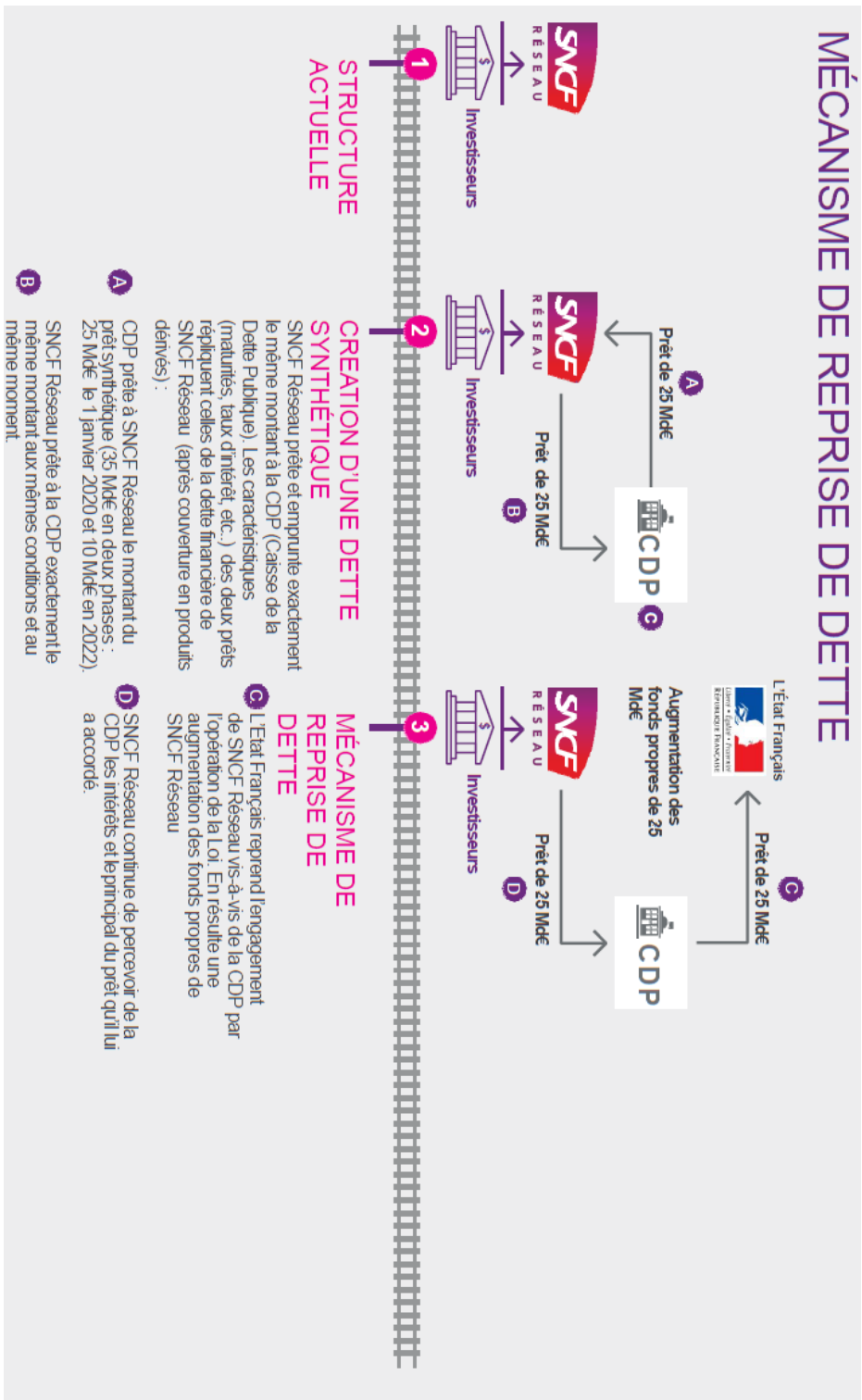
Ce mécanisme passe par la Caisse de la Dette Publique et reprend un schéma utilisé depuis 2007 pour l'entreprise ferroviaire.

Cette reprise de dette consiste à mettre en place un mécanisme de prêts miroirs identiques entre Fret SNCF et la Caisse de la Dette Publique (CDP). Ensuite, l'État se substitue à Fret SNCF comme débiteur de la CDP, allégeant l'entreprise de la dette correspondante.

Concrètement cela signifie que l'État ne se substitue pas directement à la SNCF pour rembourser la dette. La CDP jouera le rôle d'intermédiaire, en donnant à la SNCF les fonds nécessaires pour honorer ses traites.

Mais à chaque fois que la CDP versera de l'argent à la SNCF, l'État alimentera la CDP d'un montant identique, d'où le terme de « miroir ».

Exemple de la reprise de la dette du ferroviaire par prêt miroir :



2. UNE NOUVELLE ENTITÉ QUI RASSEMBLE LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS

En 2018, la CGT des cheminots a âprement combattu la réforme du ferroviaire et la transformation juridique de Fret SNCF en société anonyme. Nous écrivions que ce modèle organisationnel conduirait à la liquidation de notre opérateur public de transport ferroviaire de marchandises.

Nous considérons que Fret SNCF, de par son statut public, est le seul à pouvoir répondre aux besoins de la nation en matière de transport de marchandises.

La CGT propose comme première étape un nouvel organigramme conduisant à intégrer Fret SNCF dans une entité rassemblant le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs au sein du Groupe Public Unifié.

3. FRET SNCF AU SERVICE DES BESOINS DE LA NATION

Cette nouvelle entité publique aura pour objet d'être une société à missions de service public répondant aux besoins de la société.

Répondre aux besoins stratégiques

Les trafics de matières dangereuses de la chimie, de l'industrie pharmaceutique et nucléaires doivent être sous maîtrise publique en échappant aux règles du « marché » comme l'autorisent les règlements européens.

De la même manière, pour assurer la sécurité des transports et l'approvisionnement de la nation, les trafics de produits pétroliers et/ou énergétiques doivent être dévolus à l'opérateur public nouvellement constitué.

Les objectifs de réindustrialisation que se fixe l'État ne pourront être réalisés sans un transport ferroviaire de marchandises au maillage et à l'implantation nationale. Seul Fret SNCF en dispose et peut y répondre. En ce sens, la maîtrise et le développement du mode de transport des marchandises en wagons isolés sont les seules réponses aux besoins des entreprises dont l'activité ne permet pas de réaliser des trains entiers. Développer cette offre de transport, sous maîtrise publique, permet le report de la route vers le rail et répond aux engagements de décarbonation des transports.

Pour ce faire, nous demandons des investissements de l'État dans le réseau capillaire Fret, les gares de triages et les installations embranchées actuelles et futures des entreprises et industries.

Il faut sécuriser nos approvisionnements en matières premières par le développement de l'activité portuaire. En instaurant une offre multimodale alliant les modes de transports fluviaux et maritimes, Fret SNCF est un maillon indispensable de la chaîne logistique sur l'ensemble du territoire.

Il faut développer la coopération européenne des opérateurs publics de transports ferroviaires de marchandises en lieu et place d'une compétition de marché.

LE TRAFIC FRET

Legende

1 10 15 25 50 75 100 TMAA (2022)

12 TMAA : trafic moyen journalier annuel

— Ligne à grande vitesse

— Réseau classique

3 Port

3 Tirage (tri à la bose possible)

Terminal de transport combiné

Plateforme d'aéroport ferroviaire

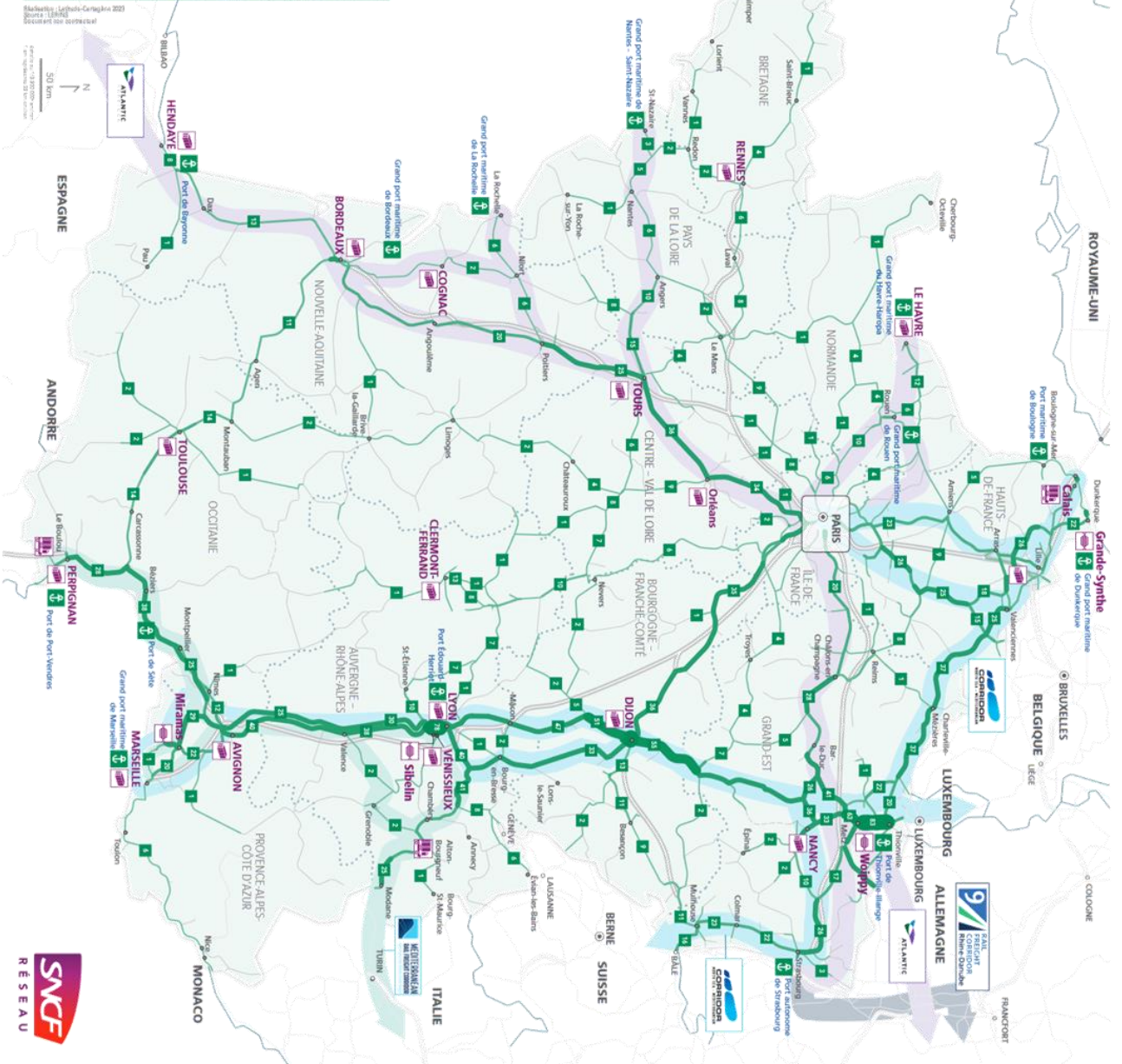
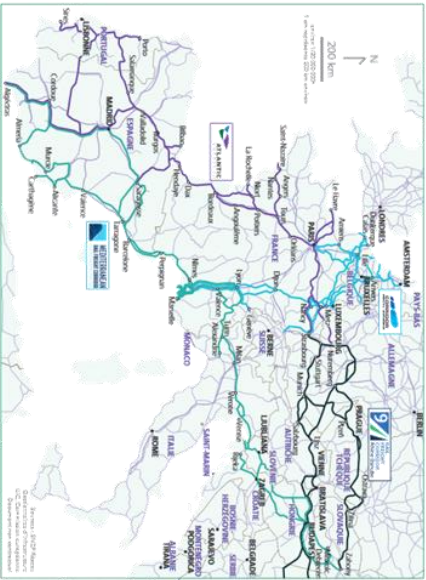
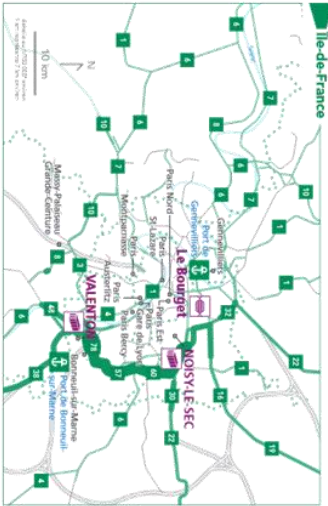
Corridor Atlantique

Corridor Mer du Nord - Méditerranée

Corridor Méditerranée

Corridor Rhin - Danube

La TMAA correspond au nombre de trains circulant par jour (nombre de trains annuel / 365).
Source : L'ESTIM, chiffres basés sur les conditions de trafic et des investissements annoncés en 2022.



4. Conclusion

À l'heure où les questions de dérèglement climatique imposent de prendre des mesures fortes pour la préservation de la planète et des populations, il est nécessaire de mettre en œuvre une politique offensive de transport pour l'intérêt général.

Cela passe par le transport de marchandises par le rail via une entreprise publique dégagée de toutes contraintes économiques et des logiques de marché.

Il faut créer les conditions d'imposer une volonté politique et une maîtrise publique des transports, cohérente et basée sur les principes du service public, visant la réponse aux besoins et l'efficacité économique, sociale et environnementale ainsi qu'un aménagement du territoire équilibré.

Cela passe aussi par une politique industrielle qui répond aux enjeux de relance de services publics.

La CGT milite pour une démocratisation dans l'élaboration des choix en renforçant la présence, le pouvoir de propositions des représentant·es des salarié·es et des usager·es à tous les niveaux de concertations où s'élaborent et se mettent en œuvre les politiques afin d'élaborer de nouvelles propositions répondant aux divers besoins de transports multimodaux et de l'intermodalité.