

Suite à la mise en place du plan de « discontinuité » de FRET SNCF par le Ministre des Transports, sous la pression des mobilisations cheminotes, souvent initiées par SUD-Rail, une commission d'enquête parlementaire s'est saisie du dossier. Elle a officiellement rendu son rapport mercredi 20 décembre. Outre le fait de pointer les carences des politiques publiques sur le fret ferroviaire de la part des gouvernements successifs et des différentes directions SNCF, cette commission préconise entre autres, un moratoire, le temps d'une réévaluation du projet de discontinuité. **C'est un revers singlant pour ceux qui, de la Communauté Européenne au gouvernement en passant par la Direction SNCF, veulent casser notre entreprise de service public de transport de marchandises par le rail alors que les impératifs écologiques exigent le contraire.**

Des préconisations du rapport que SUD-Rail revendique depuis des années !

Outre le moratoire sur le plan de discontinuité, il y a :

- Une loi de programmation des investissements ferroviaires.
- Relancer l'écotaxe et affecter les rentrées d'argent au ferroviaire.
- Majorer l'aide aux wagons isolés dès 2024, au lieu de 2025.
- Relier systématiquement toutes les plateformes logistiques au réseau ferroviaire.

Le rapport préconise également dans le cas d'une application du plan de discontinuité, de clarifier et préciser les garanties sociales des futures filiales. L'objectif de SUD-Rail est le maintien de l'intégralité du cadre social dans les filiales. Le rapport préconise aussi de ramener de 10 à 5 ans l'interdiction de faire du combiné. SUD-Rail reste opposé à toute interdiction faite à Fret SNCF de faire du combiné.

Petit rappel des mesures de discontinuité :

- Suppression de 500 postes sur les 5.000 cheminots de Fret SNCF.
- Transfert de 23 flux de trains de combiné aux concurrents de la SNCF.
- Liquidation de Fret SNCF au 1er janvier 2025 et création de 2 filiales avec ouverture du capital.
- Renégociation des accords d'entreprise des 2 filiales.
- Interdiction faite à la filiale de faire du combiné pendant...10 ans.
- Vente de 40% des biens immobiliers de Fret SNCF.

Une discontinuité qui affaiblirait un secteur... déjà en grande difficulté !

- Interdiction pour la nouvelle filiale de faire du combiné pendant 10 ans, **remettant en cause la viabilité économique de la future société. Quelle entreprise pourrait se permettre de refuser 40% d'un marché ?**
- Les concurrents de Fret SNCF ne sont pas intéressés par les trains de wagons isolés, voire par certains trains du combiné. Pour exemple, aucune entreprise n'a répondu à l'AMI des trains combinés Perpignan/Rungis !

Aujourd'hui le secteur du fret ferroviaire est en grande difficulté. L'ART (Agence de Régulation des Transports) vient de publier les chiffres de report modal en 2022, nous sommes passés de 10.7% en 2021 à 10.1% en 2022.

C'est en complète contradiction avec les objectifs fixés et votés dans la loi Climat en 2021 !!!



Le rapport parlementaire pointe les raisons de l'affaiblissement du secteur. C'est ce que SUD-Rail dénonce depuis des années !!!

- Une déréglementation qui a profité dans les années 90 aux transports routiers roulant sous pavillons étrangers. **Entre 1984 et 2022 le volume de marchandises transportées sous pavillon étranger a été multiplié par 11 contre 1.5 sous pavillon français.**
- Une libéralisation du fret ferroviaire qui a affaibli le secteur. **Nous sommes passés de 48 milliards de Tonnes/Km en 2003 (année de libéralisation du fret ferroviaire) à 35 milliards en 2022.**
- Le secteur routier ne paie pas les « *externalités négatives* ». La concurrence avec le transport routier est donc inégale, **car contrairement au ferroviaire, c'est la collectivité qui prend en charge tout ou partie de ces coûts** : pollution de l'air, accidents de la route, financement de l'infrastructure, nuisances sonores.
- Par ailleurs, **la non mise en place de l'Ecotaxe en 2014** qui devait rééquilibrer cette concurrence déloyale et alimenter le financement du réseau ferroviaire **a durablement affaibli le secteur ferroviaire**. La France est d'ailleurs avec l'Italie le seul pays de l'UE à ne pas avoir mis en place d'Ecotaxe. Celle-ci existe depuis 2005 en Allemagne.
- Une aide au secteur qui arrive bien tard. **Alors que durant les années 2000 le groupe SNCF absorbait les déficits de Fret SNCF par manque de subventions publiques au secteur, c'est seulement depuis 2021 que le wagon isolé est subventionné.** Si ces subventions avaient eu lieu plus tôt le secteur n'aurait pas été structurellement en déficit.
- Une punition de l'opérateur public, qui arrange bien une Commission Européenne ultralibérale. En effet, comment comprendre cette décision alors que les plaintes ont toutes été retirées et que Fret SNCF commençait enfin à trouver une rentabilité et à regagner des parts de marché. Le rapport pointe des motivations idéologiques au sein de la commission.

DÉMANTÈLEMENT DU FRET SNCF :
LE GOUVERNEMENT VEUT CÉDER 20% DE SES CONTRATS ET
30% DU TRAFIC À DES OPÉRATEURS FERROVIAIRES PRIVÉS



Et maintenant que faire?

Si ce rapport parlementaire est salubre il n'est, hélas, en rien contraignant pour le gouvernement. En effet il existe des dizaines de rapports parlementaires qui n'entraînent en général aucune conséquence sur la politique ferroviaire du gouvernement.

Néanmoins il est un point d'appui sérieux pour la campagne que mène SUD-Rail contre la mise en place de ce plan de discontinuité. Dans la mesure où l'ensemble des mesures du plan de discontinuité n'a toujours pas été mis en place, nous pouvons encore les faire reculer.

SUD-Rail propose aux autres acteurs / défenseurs d'un Fret Ferroviaire public :

- **De lancer une campagne unitaire en s'appuyant sur ce rapport** afin de faire reculer le gouvernement.
- **De travailler avec l'Alliance sociale et écologique pour renforcer notre campagne.** C'est d'ailleurs dans ce cadre-là qu'un clip sortira en janvier 2024 et que des initiatives auront lieu.
- **D'interpeler les élus et notamment ceux en campagne dans le cadre des élections européennes** de juin 2024.
- **De mobiliser les cheminots** dans le cadre des pertes de flux et pour le maintien de nos droits sociaux.

