

Montreuil, le 25 novembre 2025

FRET SNCF



# LA GRANDE BRADERIE DES BIENS DE FRET SNCF !

**Des locomotives 27000 de l'ex-Fret SNCF, maintenant C32, sont liquidées aux enchères publiques sur le site Agorastore comme de simples biens obsolètes. Cette politique, menée au nom de la discontinuité imposée par Bruxelles et validée par un gouvernement est un non-sens économique et industriel.**

C'est un gâchis historique aux conséquences durables pour les cheminots, pour Hexafret, pour les chargeurs et pour les ateliers de maintenance. C'est aussi un cadeau offert aux autres entreprises de fret qui vont pouvoir bénéficier de matériels modernes pour un prix modique.

Pour la CGT, il aurait été opportun de pouvoir garder ces locomotives, dont certaines sont passées en OP mi-vie, au lieu de remettre en service nos vieilles 7200. C'est de la QVT inversée ! Dans le même temps, on brade les matériels modernes... et on ressort les BB 7200.

Le coût de l'OPMV des 27000 est de 1,2 million par locomotive. La valeur marché de la locomotive est d'environ 800 000 euros, soit pour une 27000 quasi neuve 2 millions d'euros. Elles sont aujourd'hui en vente à 2,5 millions pour un lot de 3 machines.

Ce n'est pas tout ! Il y a aussi le scandale des BB 36300, un matériel moderne, sacrifié sans cohérence. Les locomotives 36300 n'étaient pas un matériel vétuste. Elles représentaient l'un des investissements les plus récents et les plus structurants pour le fret : locomotives modernisées, dotées de systèmes performants et d'un potentiel industriel largement supérieur à ce que laissent entendre leurs détracteurs.

Elles ont été retirées du service bien avant la fin de leur durée d'amortissement, immobilisées administrativement, puis vendues aux enchères pour des montants dérisoires, loin de leur valeur réelle. Ce n'est pas une cession, c'est une perte sèche d'investissement public. Ce n'est pas une stratégie, c'est un abandon !

**Sous couvert de discontinuité, c'est une liquidation qui dépasse largement les exigences européennes.**

L'argument de la discontinuité, brandi comme justification absolue, est utilisé bien au-delà de ce que demande réellement Bruxelles. La France applique une version maximaliste et punitive de la séparation entre l'ancienne activité Fret SNCF et Hexafret, alors que d'autres États européens ont mené des transitions plus pragmatiques, préservant leur matériel et leur outil industriel.

**La CGT dénonce avec force cette politique schizophrène.**

Pendant que des 36300 et des 27000, parfaitement aptes à la traction, sont vendues ou partent à l'export, les agents d'Hexafret voient réapparaître des locomotives hors d'âge avec tout le confort qui les caractérisent...



Ces machines ont plus de 40 ans, une ergonomie datée et une capacité de traction limitée. Les ateliers doivent réapprendre à maintenir un matériel qui aurait dû être remplacé depuis longtemps. Les agents, quant à eux, doivent composer avec des engins qui ne correspondent ni aux besoins actuels ni aux exigences de sécurité modernes, pas plus qu'à la volonté affichée de relancer le fret avec en plus des charges optimisées qui ne font qu'aggraver leur vieillissement. La Direction nous a annoncé qu'elles auraient dû être retirées de la circulation en 2034, mais que finalement, elles seraient retirées en 2030.

### **Une politique incohérente, coûteuse et dangereuse pour la relance du fret ferroviaire**

Concernant les terrains de Fret SNCF, un AMI (appel à manifestation d'intérêt) va être lancé pour la vente d'un million de mètres carrés, ce qui représente plus de 100 millions d'euros d'actifs qui là aussi vont être bradés. Qui seront les repreneurs ? On peut déjà craindre que tous ces terrains servent avant tout l'appétit féroce des promoteurs immobiliers et ne soient en rien en lien avec le monde ferroviaire.

Le doublement de la part modale du FRET FERROVIAIRE ne pourra pas se faire sans l'opérateur historique, mais pour cela, il faut qu'il conserve des moyens humains et matériels.

### **La relance du fret public n'est pas une option !**

**La relance immédiate du train des primeurs et de l'AFA doit devenir une priorité nationale. Pour la CGT, Hexafret a encore la capacité de pouvoir les assurer. Le gouvernement français doit immédiatement remettre ces trafics sur les rails ! « Pas de report modal inversé ! », il avait été dit. Pourtant, les exemples sont là !**

**POUR LA CGT, LE FRET FERROVIAIRE PUBLIC EST L'AVENIR,  
AVEC LES CHEMINOTS D'HEXAFRET  
POUR UNE VRAIE RELANCE DE L'ACTIVITÉ !**

