



LA CGT VOUS INFORME

BULLETIN D'INFORMATIONS À DESTINATION DES AGENTS
DU PÉRIMÈTRE DES DIRECTIONS CENTRALES

Liquidation du FRET SNCF LA CGT DIT NON !

LIQUIDATION DE FRET SNCF : UN SCANDALE D'ÉTAT !

La commission d'enquête parlementaire mise en place suite à l'annonce gouvernementale de liquider le FRET SNCF a rendu son verdict.

Dans son rapport, elle officialise le naufrage de l'ouverture à la concurrence dans le ferroviaire et préconise un moratoire sur le plan de discontinuité

Le Gouvernement et la direction SNCF, main dans la main, ont donc orchestré la liquidation de FRET SNCF par le biais de la Commission européenne,

La procédure de discontinuité portée par la direction SNCF et le Gouvernement doit donc être stoppée sur le champ !

Le FRET SNCF peut être sauvé. La CGT fera tout pour cela.

La politique de désindustrialisation de notre pays, notamment l'industrie lourde (minerais, charbon, métallurgie, sidérurgie...) marque avec « la fin des 30 glorieuses (1945-1975) » le début du déclin du Fret ferroviaire. L'essor du transport routier, la priorité donnée au transport de voyageurs impactent fortement le transport ferroviaire de marchandises. L'activité Fret est devenue, au fil des ans, le parent pauvre de la SNCF. Mais ce sont les politiques libérales, les différentes réformes et réorganisations, la libéralisation du secteur qui expliquent pour une bonne part le déclin du Fret ferroviaire français.

DEPUIS LE DÉBUT DES ANNÉES 90 : INTENSIFICATION DE LA SPIRALE DE DÉCLIN

LA LIBÉRALISATION EN QUELQUES DATES

- 1957 : Le traité de Rome consacre un chapitre à la libéralisation des transports au sein de la CEE (Communauté Économique Européenne).
- 2 décembre 1992, la Commission Européenne adopte « le livre blanc sur le développement futur de la politique commune des transports » en faveur de l'ouverture des marchés du transport et « l'achèvement du marché intérieur par élimination des obstacles réglementaires artificiels à la libre prestation des services ». Ainsi, elle fait sauter l'ensemble des verrous des différents États membres permettant un encadrement du secteur.
- 13 février 1997 : Transposition en droit français de la directive européenne 91/440 et création de RFF. C'est une étape importante dans le dogme communautaire d'une concurrence libre et non faussée. Elle acte le principe d'une séparation comptable des activités du transporteur (voyageurs et fret) de celle de la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

CONSÉQUENCES DE LA DIRECTIVE 91/440

Avec l'instauration de péages pour l'utilisation du réseau.

- Distorsion de concurrence avec la route. Les péages ne concernent en effet qu'une partie du réseau autoroutier.
- Ce principe des péages est en opposition totale avec le modèle d'une entreprise nationale intégrée qu'était la SNCF depuis sa création.

Focus 2000-2019 :

- Contraction du fret ferroviaire de plus de 43%
- Baisse de 8 points de parts de marché, stabilisées aujourd'hui autour de 10%. C'est 33,6% en Suisse et 19% en Allemagne.



La part modale du transport ferroviaire sur l'ensemble des marchandises transportées en France est passée de 14,6 % en 2002 à 10,7 % en 2021 (tout opérateur confondu), Fret SNCF assure 50 % de ce total tout en ayant perdu plus de 10 000 emplois sur la même période !

PLUSIEURS FACTEURS ONT LARGEMENT FAVORISÉ LE FRET ROUTIER

- La route apparaît comme une solution plus économique.
- Une main d'œuvre à bas coûts (surtout depuis 2004 avec l'élargissement de l'UE aux pays de l'Est).
- La route considérée par les chargeurs comme étant plus souple.
- Desserte du territoire plus aisée avec 1 million de km de routes et d'autoroutes contre 30 000 km de voies ferrées.
- Flexibilité opérationnelle :
1 camion = 1 porte de chargement dans les entrepôts (les chaînes logistiques sont toutes à proximité du réseau routier et autoroutier).
Fret ferroviaire = 1 terminal dans chaque site desservi.



LIBÉRALISATION : la grande arnaque !

Le fret ferroviaire fait l'objet de promesses depuis 20 ans. Les plans de relance se sont succédés (2003, 2007, 2009, 2011, 2016, 2021), mais ils étaient tous fondés sur une politique publique libérale (dérégulation, baisse des coûts) largement inspirée du mode routier. Du fait des spécificités ferroviaires, cette action publique s'est révélée totalement stérile !

UNE DIRECTION À LA MANŒUVRE DU SABORDAGE DE FRET SNCF

De réformes en réorganisations, les dirigeants qui se sont succédés à la tête de Fret SNCF n'ont eu de cesse de vouloir réduire les coûts au point de rendre l'appareil productif inopérant. En outre, les investissements sont tournés vers le trafic voyageurs plus rentable et davantage valorisé.

Les politiques d'attribution des sillons sont largement défavorables au fret. Priorité systématique aux trains de voyageurs.

LES DIFFÉRENTS PLANS FRET

- **1er plan fret (2004-2006) appelé plan Véron :**

2500 suppressions d'emplois, passage de 70 agences à 36, fermeture de 100 gares ouvertes au fret et 16 gares principales fret, réduction de l'activité de 4 triages.

- **2ème et 3ème plans fret (2007 et 2009) appelés plan Marembaud**

Abandon de 60% du Wagon Isolé, division par 2 entre 2008 et 2015 du personnel (14933 agents à 7420). Baisse massive des investissements (faisceaux de triage, VS, EP, ITE...). Diminution, voire disparition des petites lignes utilisées par les trains de fret.

À L'HEURE OÙ IL EST QUESTION DE CÉDER LES MARCHÉS RENTABLES À LA CONCURRENCE RAPPELONS LES PROPOS D'OLIVIER MAREMBAUD EN 2017, ALORS PATRON DU FRET !

«Aujourd'hui en France, le transport de marchandises marche sur la tête. Le projet de haut débit vise à remettre les choses à l'endroit. Le ferroviaire ne doit plus mobiliser des moyens importants (locomotives, triages, aiguillages, système de sécurité...) pour rassembler, aux 4 coins de territoires désindustrialisés des petits lots de marchandises, alors que la route assure les grands flux de fret entre Paris, Lyon, Marseille et ceux qui traversent la France d'un pays à l'autre»

UN ÉTAT STRATÈGE DÉFAILLANT

Depuis les années 90, la libéralisation du secteur ferroviaire a largement contribué au démantèlement de FRET SNCF. Contrairement aux arguments avancés par les promoteurs d'une telle politique, elle ne s'est traduite par aucune amélioration tangible. La part modale a continué à décroître fortement.

FAUTES POLITIQUES MAJEURES LORS DES CONFÉRENCES FRET DE 2013 ET 2016

Autorisation de la commission européenne pour le versement de 1,4 milliard d'€ en échange de la réduction des activités fret.

Contreparties acceptées par le gouvernement français alors que le fret était déjà en difficulté : Réduction des marchés et donc réduction des coûts.

RÉFORMES FERROVIAIRES 2014 ET 2018

Elles ont eu des conséquences désastreuses pour la SNCF en général et le fret en particulier. La CGT les a largement combattues et s'en est exprimée à de multiples reprises.

ABSENCE DE CHOIX STRATÉGIQUES/ DÉFICIT D'INFRASTRUCTURES

- Aucun entrepôt AMAZON connecté au rail
- Ports français insuffisamment reliés aux voies de chemin de fer. **Les marchandises entrantes ou sortantes acheminées par fer ou par bateaux sont de l'ordre de 35 à 40% pour le port de Hambourg contre 5% pour les ports français.**



FOCUS SUR UN ÉLÉMENT CRUCIAL : LE STATUT JURIDIQUE DE LA SNCF.

La réforme de 2018 entérine la fin du statut juridique d'EPIC au profit de SA et SAS pour le fret. L'Union Européenne considèrerait alors que le statut d'EPIC constituait une garantie financière implicite et totale de l'État susceptible de fausser la concurrence. Par définition, un EPIC ne peut être saisi de ses actifs. En d'autres termes, il ne peut faire faillite. Il y a donc une garantie implicite de l'État de payer les créances en cas d'insolvabilité. **Le gouvernement français et la direction de l'entreprise ont estimé que les transformations en SA seraient de nature à calmer les ardeurs des autres opérateurs et stopper les velléités de Bruxelles !** Grossière erreur visiblement !

En 2018, la CGT des Cheminots a âprement combattu la réforme du ferroviaire et la transformation juridique de FRET SNCF en société anonyme simplifiée (SAS), nous écrivions alors que ce modèle organisationnel conduirait à la liquidation de notre opérateur public de transport ferroviaire de marchandises...

PLAN DE DISCONTINUITÉ ÉCONOMIQUE

Une liquidation préméditée !

Suite à l'ouverture en janvier 2023, d'une procédure de la Commission européenne contre l'État français pour «aides d'État illicites et non conformes aux règles de la concurrence», le Gouvernement français présente dès mai 2023 un plan de discontinuité de Fret SNCF.

Cette décision est alors sensée éteindre la procédure juridique et surtout de ne pas rembourser 5,3 milliards d'euros, montant des aides illicites qu'aurait perçues Fret SNCF sur la période 2007/2019. Ce scénario de démantèlement a été présenté sans opposer une quelconque résistance puisqu'«Entre une procédure créant de longs mois d'incertitude pour l'entreprise et pour les salariés, une procédure qui peut conduire à rembourser une somme mortelle et un accord rapide et protecteur, la responsabilité est de choisir la seconde voie » cf C.BEAUNE lors de son audition.

Un scandale d'État confirmé par l'Assemblée nationale

L'interpellation publique des élus par la CGT a contribué à la création d'une commission d'enquête spéciale intitulée «Commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences sur l'avenir» au sein de l'Assemblée nationale. Durant 3 mois, 30 sénateurs ont auditionné 107 intervenants (dont 11 ex ministres des Transports et les 4 derniers présidents de la SNCF). Les ex Première Ministre et ministre des Transports y sont désavoués dans un rapport accablant. Les propos tenus lors des auditions par certains cadres dirigeants SNCF résonnent de manière assourdissante devant l'urgence climatique et bien entendu à l'aune d'une destruction massive de l'opérateur historique qu'ils ont orchestrée !

Le passage d'EPIC en SAS, l'amorce d'une liquidation programmée !

Selon J-P FARANDOU, «La loi de 2018, qui a donné lieu à la réforme de 2020, rendait autonome l'activité de fret d'un point de vue économique et commercial, ce qui répondait à une demande ancienne de la Commission européenne. (...) La Commission européenne n'ayant donné aucun avis, il était difficile de savoir ce qu'elle pensait (...)». Interpellée E.BORNE botte en touche ! « Bien évidemment, la réforme ferroviaire a fait l'objet d'échanges avec la Commission européenne, qui a validé l'organisation d'ensemble avant de soulever a posteriori des questions liées aux aides d'État, du fait des plaintes qui ont été déposées en ce sens ». En taisant sa connaissance des plaintes antérieures à 2018, elle laisse croire que le gouvernement ne pouvait prévoir la contestation de l'article 18 de l'ordonnance qui crée la SAS : «par exception, la dette financière n'est pas transférée » et la poursuite des griefs. Pourtant elle en avait la parfaite connaissance puisqu'elle admet «Les plaintes que vous avez mentionnées étaient effectivement déjà présentes dans le paysage lorsque j'étais ministre mais la France n'était pas le seul pays concerné en Europe. De plus, la commission européenne ne s'en était pas encore saisie et cet élément avait donc une moindre acuité » A-t-elle jamais cru que la viabilité de Fret SNCF était assurée par le passage en SAS et la séparation des comptes ? Assurément NON puisque le scénario de démantèlement était à l'étude dès 2018.

Lors de son audition, Sylvie CHARLES (ex directrice du pôle TFMM) précise : «En 2018, les pouvoirs publics, sous la houlette du secrétariat général aux affaires européennes, m'avaient demandé d'essayer de travailler à une solution. A ce titre, nous avons étudié les éléments constitutifs d'une discontinuité». Dès 2019, la DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités) et l'Etat confient une étude de discontinuité au cabinet McKinsey. Ce funeste plan est mis entre parenthèse pendant la pandémie COVID 19, il ressort néanmoins à l'automne 2022. L'information officielle tombe le 18 janvier 2023. Un mensonge de plus pour C. BEAUNE qui qualifiait « la décision de la Commission européenne de choc, d'inattendue ! » N'était-il pas dans cette période, Conseiller spécial du président Macron sur les questions européennes ?

La liquidation de Fret SNCF a donc bien été préméditée dans les plus hautes sphères de l'État.

LE RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE DÉMONTRE NOTAMMENT ET DE FAÇON INCONTESTABLE :

- L'échec cuisant de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de marchandises.
- Le choix du transport routier au détriment du rail et le démantèlement de FRET SNCF ces 15 dernières années avec notamment la suppression de 10 000 cheminots et la fermeture de centaines d'installations ferroviaires de Fret.
- La responsabilité et les mensonges des dirigeants de la SNCF coupables d'avoir engagé sciemment la destruction de l'opérateur public.
- La commande d'un rapport par Elisabeth Borne et ses services en 2019 au tristement «célèbre» cabinet McKinsey proposant la discontinuité économique de FRET SNCF.
- L'impasse dans laquelle nous conduirait la discontinuité économique si elle devait se poursuivre.

Il préconise un moratoire sur le plan de discontinuité

[Rapport public disponible en ligne]



Commission
européenne

ARBITRAGE DE BRUXELLES : MESURES NE RESPECTANT PAS LES RÈGLES DE CONCURRENCE

- Avances de trésorerie intra-groupe au profit de FRET SNCF de 2007 à 2020.
- Annulation de la dette financière de FRET SNCF par voie législative (5,3 milliards d'€).
- Injection de 170 millions d'€ lors de la transformation de FRET SNCF en société commerciale (SAS).

RAPPORT D'ENQUÊTE PARLEMENTAIRE



EXTRAITS DES CONCLUSIONS

- « La solution de démantèlement proposée par le gouvernement est désastreuse d'un point de vue de la soutenabilité économique, de la transition écologique et des conséquences sociales ».
- « La rapidité de la présentation du plan de discontinuité dont a fait preuve Clément BEAUNE moins de 6 mois après l'ouverture formelle d'une procédure par la commission européenne trahit une décision prise bien avant la procédure européenne. »

EXTRAITS DES AUDITIONS

CGT CHEMINOTS

«20 à 30% des trafics abandonnés au profit d'entreprises concurrentes risquent de ne pas être repris. A titre d'exemple, aucun candidat sérieux pour le Perpignan Rungis à l'exception de la SNCF qui n'a plus le droit de l'assurer désormais. C'est prendre le risque d'un report modal vers la route et donc s'éloigner encore un peu plus des objectifs environnementaux !».

AVIS EX DIRIGEANTS SNCF

Louis GALLOIS (Président de la SNCF) : «// semble que Fret SNCF serait obligé de rétrocéder 30% de trafics ... Cela ne facilitera pas la tâche de ceux qui auront à redresser l'entreprise ».

Marc VERON (ancien Directeur Fret SNCF)

«L'idée actuelle consistant, si j'ai bien compris, à séparer le Fret en 2 activités (les trains complets et les wagons à l'unité) ne marchera pas »

ARCELOR MITTAL (CHARGEUR)

«Certains flux ne peuvent être réalisés que par Fret SNCF de par sa capacité industrielle et sa taille critique. Certains flux ne seront donc pas assurés faute de candidats aux appels d'offre»

EXPERTS

«Soutenabilité économique impossible. Fret SNCF perd 10% de ses effectifs et 30% de son activité. ».

« Aucune entreprise n'est capable de supporter un choc aussi brutal surtout après les multiples restructurations déjà opérées »

EN QUOI CONSISTE LE PLAN DE DISCONTINUITÉ DE FRET SNCF ?

- **Abandon de la marque FRET SNCF et création de deux sociétés :** Une pour la production. Elle pourrait devenir une entreprise d'intérim en louant les conducteurs volontaires, voire devenir sous-traitant pour la prestation conduite et location de locomotives. L'autre pour la maintenance des locomotives et la gestion des installations de service.
- **Abandon des trains dédiés** (les trains entiers) représentant 20% de son CA et 30% de son trafic. Cela représente 23 flux devant être cédés, dont le train des primeurs.
- **Impossibilité pour la nouvelle entité et pour 10 ans de se repositionner sur ces contrats.** Interdiction étendue aux filiales SNCF existantes ou à venir pour une durée de 5 ans sauf pour les créations de nouveaux trafics qui eux restent interdits à la nouvelle entité Fret.
- **Cession de 62 locomotives sur 730 et 40% des actifs de FRET SNCF.**

QUE RESTERA-T-IL DANS LA NOUVELLE ENTITÉ FRET ?

- **La gestion capacitaire, autrement dit le wagon isolé.** Or, cette activité ne peut être équilibrée que grâce aux subventions publiques !

Il s'agit là d'une véritable spoliation puisque les marchés rentables sont confiés à la concurrence qui pourra dégager des marges et les trafics non rentables restent dans le giron des ruines de l'entreprise historique !



En savoir plus

FRET SNCF, VÉRITÉS SUR LA LIQUIDATION - Un film du CSE FRET SNCF sur YouTube

ENSEMBLE POUR LA CONTINUITÉ DU FRET - Dossier sur le Site de la Fédération CGT des cheminots cheminotcgt.fr

CONTRE LA LIQUIDATION, IL Y A DES SOLUTIONS ! CONSTRUISONS NOTRE AVENIR AVEC LA CGT

ENSEMBLE POUR LA CONTINUITÉ DU FRET SNCF !

La CGT revendique l'arrêt immédiat de la procédure européenne visant à liquider le FRET. Elle exige de la direction SNCF qu'elle stoppe la mise en œuvre de la casse de notre outil public. La CGT revendique la mise en œuvre de ses plans « Ensemble pour le FRET » et « Ensemble pour la continuité du FRET » afin de garantir l'avenir et le développement du Fret SNCF, outil public au service de la Nation.

Sauvegarder et développer le FRET SNCF en 3 actes

ACTE 1 - UTILISER LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE FERROVIAIRE (CDP) PAR INSTAURATION D'UN PRÊT MIRROIR

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.

On solde le contentieux de la façon suivante

1. Fret SNCF emprunte 5,2 milliards d'€ à la CDP
2. La CDP emprunte le même montant à Fret SNCF
3. L'État se substitue à Fret SNCF comme débiteur (C'est l'État qui rembourse à la CDP les traites).
4. La CDP donne à la SNCF les fonds nécessaires pour rembourser sa dette (point 2)

ACTE 2 - CRÉATION D'UNE NOUVELLE ENTITÉ QUI RASSEMBLE LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS AU SEIN DU GPU :

Il s'agit de réunir dans une seule et même entreprise les activités de transport de marchandises et de voyageurs et ainsi répondre de manière globale aux besoins de transport, tant au niveau national que dans les territoires. .

ACTE 3 - FRET SNCF, OUTIL PUBLIC 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. Les trafics de matières dangereuses de la chimie, de l'industrie pharmaceutique et nucléaire ainsi que la sécurité des transports et l'approvisionnement de la nation, les produits pétroliers et/ou énergétiques doivent être sous maîtrise publique et dévolus à l'opérateur public.

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 !

Ces objectifs ne peuvent être atteints sans volonté et investissements de l'État dans :

- le réseau capillaire FRET, triages et les installations embranchées actuelles et futures des entreprises et industries.
- une offre multimodale alliant les modes de transports fluviaux et maritimes,
- une Coopération européenne des opérateurs publics de transports ferroviaires de marchandises en lieu et place d'une compétition de marché.

