FRET SNCF « Bataille idéologique d’intérêt général »

10 décembre 2024

Communiqué de presse INDECOSA-CGT

Au nom du dogme européen de la « libre concurrence non faussée » plusieurs opérateurs FRET ferroviaires privés ont porté plainte en 2023 auprès de la Commission Européenne contre la France. La commission a condamné la SNCF à rembourser à l’état 5 milliards d’euros où prendre des mesures de réorganisation de cette activité.
Le gouvernement français s’est empressé de bâtir un plan de discontinuité qui liquidera fret et SNCF au 1er janvier 2025.

Depuis plusieurs mois maintenant, les fédérations syndicales (CGT, UNSA, SUD Rail et CFDT) de la SNCF dénoncent ce plan de discontinuité vis-à-vis de FRET SNCF. La bataille, en convergence avec des associations de défense du ferroviaire, des ONG, des partis politiques composant le Nouveau Front Populaire, ainsi que d’autres forces progressistes, est menée pour faire échouer cette piste.

Si rien n’évolue au 1er janvier 2025, FRET SNCF sera tout simplement liquidé. Cette bataille pour la préservation de FRET SNCF, s’inscrit dans un combat plus large contre la concurrence généralisée dans le ferroviaire qui n’annonce rien de positif en matière de réponse aux besoins des populations et des chargeurs.

En 2006, la part de trafic de FRET SNCF était de 12%, en 2024 après l’ouverture à la concurrence, la part du trafic est passée à 9%.

Que proposent-ils ? Une découpe en 2 filiales, une pour le transport et l’autre pour les locomotives, 23 trafics les plus rentables sont, cédés obligatoirement, à la concurrence.

A la filiale Fret SNCF, les trafics les moins rentables, le wagon isolé, le transport dangereux et exceptionnel, des flux qui demandent beaucoup de personnel pour une faible rentabilité et pour terminer, interdiction de répondre à des appels

d’offres pendant 10 ans sur le trafic dit combiné. Bien sûr au privé les trafics « juteux ».

Un préavis reconductible a été déposé à partir du mercredi 11 décembre à 19H. pour éviter cette destruction de FRET SNCF.

Cette « bataille idéologique » a permis de déclencher des débats publics, d’interpeller les médias, le parlement et le gouvernement qui ont bien été obligés d’en tenir compte

Cette bataille se compose en 3 volets :
1. Unités syndicales, partis politiques progressistes et associations d’usagers.
2. Une bataille contre la casse sociale en cette période de forts plans sociaux, les cheminots du FRET n’ont hélas connu que des plans de restructurations depuis 2006.
3. Une bataille écologique en matière de santé, de pollutions liées à l’accroissement du nombre de camions et des infrastructures routières qui sont soit saturées, ou bien pas adaptées et pour enfoncer le clou, l’Union Européenne nous propose des projets de méga-camions (n’en jetez plus).

Il faut des propositions concrètes comme :
• Revenir à une entreprise SNCF intégrée ;
• Imposer, un volume minimal au rail, des transporteurs ;
• Réouvrir les petites lignes au FRET ;
• Un report modal vers le rail car dans pas mal d’endroits il n’y a plus de matériel Fret (locomotives, triages et wagons, etc.) ;
• Rééquilibrer les aides publiques entre la route et le rail ;
• Revoir les conditions de concurrence (aides d’état différentes entre public et privé, péages à la baisse pour les entreprises privées, les conditions sociales et aussi entre trafics rentables et ceux non rentables).

Pour le trafic TGV, cette concurrence existe depuis 2019
A-t-on vu une amélioration des transports voyageur en TGV spectaculaire comme nous le promettaient les libéraux ? Non !

Conséquence, les entreprises privées qui font circuler des TGV sur le réseau français se plaignent du coût trop élevé des sillons. Actuellement l’entretien des lignes à grande vitesse est assuré à 50% par la vente de ces sillons (quasi exclusivement à la SNCF).

Demain si l'état cède à la demande des entreprises privées, l'entretien du réseau ne sera couvert qu'à hauteur de 25/30%, comme dans la plupart des pays européens qui ont installé la concurrence depuis longtemps. La part manquante sera payée par vous, les contribuables.

Pour les transports du quotidien, les TER, la concurrence arrive.

En effet, la volonté unilatérale de la direction de la SNCF de mettre aussi en place des filiales dédiées dans le cadre des appels d'offre au TER va morceler encore plus le système ferroviaire, brisant toutes synergies entre sociétés ainsi que toutes possibilités de mutualisation de moyens de production entre elles.

Actuellement, les régions depuis la loi LOM de 2019 ont obtenu des pouvoirs très étendus en matière de transports régionaux, de prix, de billetteries, etc. Depuis nous nous retrouvons avec 12 régions transporteurs qui font ce qu'elles veulent chez elles.

La mise en place de ces filiales, à l'instar de l'arrivée d'autres opérateurs comme « Transdev » en PACA, va entraîner des transferts de cheminots accompagnés d'une baisse des droits. Chaque filiale gérant la production sur son périmètre, il est à redouter par ailleurs un affaiblissement des règles de sécurité.

Elles ne reconnaissent peu ou pas les cartes commerciales de la SNCF (comme la carte AVANTAGE), les correspondances entre trains SNCF et régions ainsi que les cars ne sont plus tenus, les usagers qui les traversent sur des lignes qui dépendent de 2 voir 3 régions sont les plus impactées, cela devient rapidement ingérable avec en prime les appels d'offres.

Cette nouvelle organisation du transport TER se met en place au moment même où l'Angleterre l'abandonne et renationalise son réseau ferroviaire. Ne pourrions-nous pas nous éviter les 30 ans d'expérimentation que vient de subir ce pays et tirer les conséquences de cette désorganisation ?

Le coût pour le contribuable devient très important et devant tous ces dysfonctionnements, des usagers reprennent leurs voitures…

Contact : Patrice MOREAU, indecosa.cgt437@orange.fr