

# **Pour le climat, l'industrie, l'aménagement du territoire et l'emploi, Maintenons FRET SNCF Public !**

Face à l'urgence sociale et climatique, dans un contexte de défis auxquels nous sommes confrontés, nous sommes déterminés à lutter pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

En France métropolitaine, nous savons que 30% des GES proviennent du secteur des transports. Le transport routier de marchandises et de voyageurs génère à lui seul 95% de ces émissions, en hausse constante (+39%) sur ces 3 dernières années.

Les causes de cette augmentation sont dues en grande partie aux choix stratégiques et politiques opérés. Malheureusement, nous ne retenons pas les leçons du passé. Sur le transport de marchandises par exemple, quand l'ouverture à la concurrence du Fret ferroviaire en 2006 n'a eu pour seuls effets que de favoriser le report sur la route et d'encourager le dumping social.

L'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires n'a pas généré de trafic supplémentaire puisqu'il est passé de 44 Gtonnes/km en 2006 à 35 GT/km en 2022. Cela a seulement divisé la part de marché entre opérateurs ferroviaire de transport de marchandises.

Aujourd'hui, l'urgence climatique impose à l'ensemble des pays européens d'augmenter la part modale du Fret ferroviaire. Seule une entreprise publique, de Service Public, peut répondre à de tels enjeux.

Pourtant, la Commission Européenne, le 18 janvier dernier, a ouvert une procédure formelle d'examen contre la France, portant sur les conditions de financement de l'activité Fret à la SNCF sur la période 2007-2019. Cette procédure vise à vérifier que Fret SNCF n'aurait pas bénéficié d'avantages économiques, au détriment des concurrents, par le biais de mesures de soutien accordées par l'État.

Alors que la Commission bénéficie d'un délai de 18 mois pour rendre sa décision, le Gouvernement anticipe une nouvelle étape de transformation structurelle de Fret SNCF et de Rail Logistic Europe, afin d'obtenir le constat d'une « discontinuité économique » avec Fret SNCF par un tour de passe-passe en créant de nouvelles sociétés ouvertes au capital.

De fait, ce plan de transformation pourrait conduire à une faillite du transport ferroviaire de marchandises en France et porterait un coup fatal à l'opérateur public.

En effet, Fret SNCF serait contraint, notamment sur notre région, d'abandonner la totalité des trafics, soit l'équivalent de plus de 20 trains par jour. Fret SNCF assure essentiellement les autoroutes du ferroviaire au départ du Boulou, de Sète et de Perpignan, trafics rentables qui doivent être transférés et que la concurrence assurera donc, avec l'argent public. Les non-rentables seront basculés sur la route.

Cette décision de discontinuité et de risque de report modal inversé, serait un délit environnemental pour notre région au regard de la saturation singulière de la A9 en poids lourds. Sur le plan social, l'impact serait désastreux avec près de 150 emplois cheminots menacés sur un territoire fortement impacté par la multitude de crises déjà traversées ces dernières années.

Alors même que l'Europe, au travers du Pacte Vert, demande qu'une part substantielle des 75% du Fret intérieur, actuellement acheminée par route, soit transférée vers le rail et les voies navigables, nous livrerions nos transports dits « autoroutes ferroviaires » aux appétits du privé au lieu de sortir de ces logiques libérales qui ne vont pas avec l'urgence.

Nous pensons que seule une entreprise publique comme Fret SNCF, opérateur de transport territorial, a les capacités fédératrices nécessaires au niveau des territoires pour massifier les trafics, pérenniser et développer l'offre ferroviaire, pour préserver notre planète, le climat, notre territoire et l'emploi des cheminots.

**Le Fret ferroviaire ne peut plus être une des alternatives face à la route, elle se doit d'être incontournable.**

**Nous demandons que Fret SNCF soit déclaré  
« D'utilité publique et environnementale »  
Face aux enjeux climatiques.**

