

Montreuil, 19/12/2023

**M. Emmanuel MACRON**  
Président de la République  
Palais de l'Élysée  
55, Faubourg Saint Honoré  
75008 PARIS

Secrétariat Général  
01 55 82 83 06  
cabs@cgt.fr

Nos Réf. SB-BT/IM/2023.066

Monsieur le Président de la République,

La Commission européenne a ouvert, le 18 janvier dernier, une procédure formelle d'examen contre l'État français relative au soutien financier dont Fret SNCF aurait bénéficié sur la période 2007–2019. Alors que la commission européenne laisse 3 ans à la France pour répondre à son alerte, le gouvernement a immédiatement négocié avec Bruxelles et sans en informer les organisations syndicales un plan de « discontinuité ». Cette annonce, dénoncée par l'ensemble des organisations syndicales, constitue une véritable déflagration chez les cheminots, entraînant de la colère et une très forte souffrance au travail.

Ce que nous qualifions de scandale d'État est documenté dans le rapport d'enquête parlementaire qui a été adopté aujourd'hui par l'Assemblée nationale. Avec la Confédération Européenne des Syndicats, la CGT conteste l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire. Cependant, nous considérons qu'en l'état, les traités européens nous permettent de préserver et de renforcer Fret SNCF, pour peu que l'on mène la bataille politique. Vous trouverez donc ci-joint et à suivre nos propositions précises sur lesquelles nous souhaitons rouvrir au plus vite les négociations. Comme indiqué lors de notre rendez-vous du 29 août dernier, la CGT souhaite une suspension immédiate du plan de discontinuité et la réouverture de la négociation avec la commission européenne sur d'autres bases, à l'image de ce que font l'Allemagne ou la Belgique (sur le transport de voyageurs).

En effet, le fret ferroviaire fait l'objet de promesses depuis plus de 20 ans. Les plans de restructuration se sont succédés (2003, 2007, 2009, 2011, 2016, 2021), tous fondés sur une politique publique libérale de dérégulation et de baisse des coûts largement inspirée du mode routier.

À chaque fois les plans de réduction du déficit se sont appuyés sur les mêmes recettes d'attrition des moyens de production. En vingt ans, les fermetures de triages et de dessertes, accompagnées de réduction de personnel ont affaibli les capacités productives de Fret SNCF et dégradé les conditions sociales, de vie et de travail des cheminots.

Tout opérateur confondu, la part modale du transport ferroviaire sur l'ensemble des marchandises transportées en France est passée de 14,6 % en 2009 à 10,7 % en 2021. Fret SNCF assure 50 % de ce total tout en ayant perdu plus de 10 000 emplois sur la même période.

L'affaiblissement du service public de transport ferroviaire de marchandises n'a donc pas été compensé par le marché et n'a pas été utile à la collectivité.

Par ailleurs, l'État français a aussi pris des engagements dans le cadre de la loi climat en prévoyant un doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030.

.../...

Pour la CGT, la liquidation annoncée de Fret SNCF prive de fait l'État d'un outil public pour tenir ses engagements.

Loin des discours de façade et des bonnes intentions affichées lors des sommets internationaux, comme récemment à l'occasion de la COP28, cette procédure de discontinuité pourrait conduire à une faillite du transport ferroviaire de marchandises en France, en portant un coup fatal à l'opérateur public avec de nouvelles suppressions massives d'emplois et un nouveau report des trafics ferroviaires sur la route.

Nous pensons que le futur de Fret SNCF, entreprise de service public, doit faire l'objet d'un véritable débat de société, au regard de l'extrême nécessité d'opérer un report du transport de marchandises de la route vers le rail.

La CGT propose un objectif de 25 % de part modale pour le ferroviaire en 2050, en se basant sur les perspectives de hausse du trafic des marchandises projetées par le Gouvernement.

Parmi les mesures préconisées pour contribuer à réorienter les flux de marchandises sur les modes les plus vertueux, la CGT propose que l'État impose aux grands logisticiens, comme Amazon ou La Poste, une obligation minimale d'utilisation du mode ferroviaire, jusqu'à atteindre progressivement l'objectif de 25 % en 2050.

Après plus de 20 ans de libéralisation du fret ferroviaire, nous pensons qu'il est temps, à minima, de procéder à une réelle évaluation de l'ouverture à la concurrence dans le transport ferré de marchandises et surtout de procéder à une réorientation radicale pour permettre à l'État français de reprendre une place stratégique dans le développement du fret ferroviaire et de son outil public qu'est Fret SNCF.

Nous considérons que nous ne pouvons pas attendre la fin de la décennie pour voir les volumes transportés par le rail augmenter de manière significative et que nous ne pouvons pas une nouvelle fois, voir les objectifs repoussés de 10 ou 20 ans, compte tenu des enjeux environnementaux qui sont très largement documentés. De fait, la neutralité carbone à l'horizon 2050, telle que reprise dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), est inatteignable sans diminuer l'impact des transports.

Pour parvenir à une réduction du taux de gaz à effet de serre et pour répondre aux besoins stratégiques de la nation, la CGT propose un projet en quatre parties :

### **1. UTILISER LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE FERROVIAIRE PAR INSTAURATION D'UN PRÊT MIROIR**

La CGT 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.

### **2. UNE NOUVELLE ENTITÉ QUI RASSEMBLE LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS**

Nous considérons que Fret SNCF, de par son statut public, est le seul à pouvoir répondre aux besoins de la nation en matière de transport de marchandises.

La CGT propose comme première étape un nouvel organigramme conduisant à intégrer Fret SNCF dans une entité rassemblant le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs au sein du Groupe Public Unifié, de mutualiser les moyens de production et créer toutes les synergies nécessaires à un fonctionnement optimum des différentes activités de la SNCF.

### **3. FRET SNCF AU SERVICE DES BESOINS DE LA NATION**

Cela doit passer par des mesures sérieuses pour la relance du transport de petits lots (« wagons isolés »), avec une prise en compte des territoires dans les arbitrages liés aux transports, et notamment une impulsion de la puissance publique pour relier les infrastructures stratégiques (MIN, ports, etc.) avec des solutions ferroviaires.

.../...

Fret SNCF doit avoir pour objet d'être une société à missions de service public répondant aux besoins stratégiques de la société que nous énumérons sans exhaustivité ci-dessous :

- Les trafics de matières dangereuses de la chimie, de l'industrie pharmaceutique et nucléaires doivent être sous maîtrise publique en échappant aux règles du « marché » comme l'autorisent les règlements européens.
- De la même manière, pour assurer la sécurité des transports et l'approvisionnement de la nation, les trafics de produits pétroliers et/ ou énergétiques doivent être dévolus à l'opérateur public.
- Aussi, nous considérons que pour capter de nouveaux marchés, comme les produits frais, un programme de recherche et développement doit être lancé pour la conception de nouveaux types de wagons adaptés aux contraintes ou aux dimensions des produits, et à leur manutention.

Les objectifs de réindustrialisation que se fixe l'État ainsi que le transport de matières premières servant à la production de nos industries ne pourront être réalisés sans un outil public au maillage et à l'implantation nationale. Seul Fret SNCF en dispose et peut y répondre.

En instaurant une offre multimodale alliant les modes de transports fluviaux et maritimes, Fret SNCF est un maillon indispensable de la chaîne logistique sur l'ensemble du territoire.

En ce sens, la maîtrise et le développement du mode de transport des marchandises en wagons isolés sont les seules réponses aux besoins des entreprises dont l'activité ne permet pas de réaliser des trains entiers. Développer cette offre de transport, sous maîtrise publique, permet le report de la route vers le rail et répond aux engagements de décarbonation des transports.

#### **4. UN PLAN DE PROGRAMMATION PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT DANS LE FERROVIAIRE**

La convocation des investissements indispensables pour la remise à niveau et le développement des infrastructures dédiés au FRET ferroviaire est désormais entendu et réclamé par l'ensemble des forces politiques, économiques, environnementales et syndicales.

Le gouvernement, par l'intermédiaire de sa Première ministre, a annoncé en mars dernier un plan de 100 milliards d'euros dédiés aux infrastructures ferroviaires. Pourtant, aucun élément concret ne matérialise le fléchage de cette somme.

Pour atteindre les objectifs de doublement de la part modale annoncés par votre gouvernement, il est impératif d'adopter une loi de programmation budgétaire pluriannuelle dans le ferroviaire. Il est aussi nécessaire d'adopter une fiscalité propre au secteur ferroviaire afin de réduire la distorsion de concurrence entre les modes de transport, notamment en ce qui concerne les infrastructures.

Ainsi, comme le réclame le rapport de la mission d'information parlementaire sur les entrepôts logistiques XXL, il convient de mettre en place une fiscalité propre et un embranchement ferroviaire ou fluvial pour tout nouveau projet d'entrepôt de zone logistique, ou de Gigafactories.

Comme vous pouvez le constater, Monsieur le Président, la CGT formule des propositions concrètes, atteignables et responsables. Fret SNCF est l'outil public mobilisable au service des besoins stratégiques de la Nation, d'ailleurs, une résolution au Sénat proposée par le groupe CRCE déclarant FRET SNCF d'intérêt général a été adoptée dernièrement.

En 2021, la loi « climat et résilience », à l'initiative de votre gouvernement, a inscrit la possibilité dans son article 36 de soustraire aux lois du marché et d'attribuer un contrat de transport de marchandises au ferroviaire sans passer par appel d'offres.

.../...

Monsieur le Président, le constat est sans appel et les besoins identifiés, l'impérieuse nécessité d'agir s'impose à vous. La CGT est disponible pour y travailler avec vos services lors d'un rendez-vous démocratique en début d'année 2024, permettant d'élaborer un projet de loi, qui sans nul doute, revêtirait un caractère transpartisan. Cela permettrait à l'ensemble de la société de gagner collectivement pour la Nation, un Fret SNCF débarrassé des logiques qui ont prévalu ces 20 dernières années.

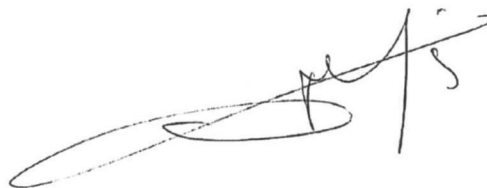
Espérant que nos propositions retiendront toute votre attention, veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations respectueuses.

**Sophie BINET,**

Handwritten signature of Sophie Binet, consisting of stylized initials 'SB' followed by a horizontal line.

**Secrétaire Générale de la CGT**

**Thierry NIER,**

Handwritten signature of Thierry Nier, featuring a large, sweeping loop followed by the letters 'N' and 'S'.

**Secrétaire général de la Fédération CGT Cheminots**