



Libéralisation du fret : l'UNSA à l'Assemblée nationale

Après les menaces de l'annonce de la liquidation de Fret SNCF, une enquête portant sur la libéralisation du fret et ses conséquences pour l'avenir a vu le jour à l'Assemblée nationale en cette rentrée 2023. Cette étape importante a été actionnée grâce à l'impulsion des syndicats et notamment du travail actif des représentants de l'UNSA-Ferroviaire auprès de certains députés.

LES DÉPUTÉS MÈNENT L'ENQUÊTE

Le 2 juin 2023, les membres du groupe Gauche démocrate et républicaine (GDR) - NUPES ont déposé une proposition de résolution tendant à la création d'une enquête sur « *la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir* ». La commission du Développement durable et de l'aménagement du territoire a jugé cette action recevable.

D'après le député Hubert Wulfranc, l'instigateur de cette requête, la commission d'enquête devra s'intéresser à la situation de Fret SNCF dans les années 2000, à l'aube de la politique européenne de libéralisation, puis au processus même de libéralisation qui s'est étendu de 2004, année de l'adoption du deuxième paquet ferroviaire, à

2009, lorsque la Commission européenne autorisa l'État à verser une aide d'un montant de 1,5 milliard d'euros à la branche fret de la SNCF. Les termes de cet accord, ainsi que ses conséquences, seront étudiés. Un focus sera également réalisé sur la manière dont la libéralisation s'est accélérée entre 2010 et 2017, à la suite de l'arrivée des opérateurs privés, mais aussi de l'ouverture de la SNCF au routier et à des activités annexes. La finalité sera de comprendre pourquoi, après les premiers recours intentés par les opérateurs privés contre Fret SNCF en 2016, la Commission européenne a engagé une procédure d'examen contre la France portant sur les conditions de financement de l'activité de fret de la SNCF entre 2007 et 2019.

BEAUTIFUL PEOPLE

Les auditions ont débuté le 12 septembre et se sont étalées jusqu'à la fin octobre. De multiples intervenants se sont succédé derrière le micro pour donner leur avis et répondre, avec plus ou moins de brio et d'objectivité, sur leur rôle éventuel dans la débâcle du fret ferroviaire. Les fauteuils de l'Assemblée ont accueilli, en vrac et sans être exhaustif : Clément Beaune, ministre des Transports, Élisabeth Borne, Première ministre, Jérôme Leborgne, directeur général de Fret SNCF, Frédéric Delorme, président de Rail Logistics Europe, Jean-Pierre Farandou, PDG de la SNCF, Matthieu Chabanel, président-directeur général de SNCF Réseau. Les anciens présidents de la SNCF Louis Gallois et Guillaume Pepy se sont joints à la fête. Cerise sur le gâteau, les anciens ministres des Transports, Anne-Marie Idrac, Dominique Bussereau et Jean-Claude Gayssot, se sont aussi confiés aux auditeurs.

C'est donc tout le multivers des super héros (super vilains ?) de la saga du fret ferroviaire de ces trente dernières années qui est passé à la toise, afin de donner sa version du naufrage du rail, tout en essayant de répondre avec honnêteté et probité. *La vérité, rien que la vérité, je le jure*. Tout ce qui a été raconté pendant ces audiences s'est déroulé sous le sceau de l'engagement solennel, la paume levée en prêtant un serment laïque (on ne sort pas de bible dans l'hémicycle avant de raconter sa vérité). Les anciens combattants politiques ont côtoyé les forces (plus ou moins) vives actuelles, dans des débats rythmés par les interrogations des parlementaires. Pour les plus anciens, on a assisté, presque la larme à l'œil, plus à des confessions tardives qu'à des audiences. Mais que l'on se rassure, cette ligue de justice passée à la toise ne sera pas clouée au pilori et tout le monde se retrouvera sûrement au bar de l'Assemblée nationale pour trinquer au bon vieux temps.



L'hémicycle de l'Assemblée Nationale

Coucoueuf - <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=21064979>

L'UNSA AU MICRO DE L'ASSEMBLÉE

En plus de l'intelligentsia politique et ferroviaire française, les membres de la commission d'enquête de l'Assemblée nationale ont souhaité auditionner des experts du fret ferroviaire issus de la presse et des organisations syndicales représentatives. **Pour la fédération UNSA-Ferroviaire, ce sont Fabrice Charrière (secrétaire général adjoint) et Lionel Ledocq (secrétaire fédéral Fret) qui ont été longuement entendus.** Ils ont pu s'exprimer avec force arguments sur la situation et ont promptement répondu aux diverses questions. Ce moment particulier a même permis de clarifier certains points qui n'étaient pas encore compris et mis à jour par les enquêteurs, des faits dissonants de la collaboration entre le gouvernement et la direction SNCF concernant le futur cadre social dégradé et le manque d'objectivité de certaines décisions hâtives.

EXTRAIT DE LA DÉCLARATION LIMINAIRE LUE AUX ENQUÊTEURS :

« ... Cette procédure d'examen a suscité de vives préoccupations chez les cheminots et les industriels de la filière quant aux conséquences négatives qui pourraient en découler sur l'activité historique de la SNCF. Vous l'avez rappelé dans l'expression des motifs de résolution pour créer cette commission d'enquête, Fret SNCF joue encore un rôle essentiel dans le développement du fret ferroviaire en France... Les conclusions de l'enquête de la Commission européenne pourraient avoir des répercussions significatives sur Fret SNCF. Tout d'abord, si l'État est reconnu coupable d'avoir accordé des aides illégales, cela pourrait entraîner des sanctions financières importantes pour Fret SNCF. Cela pourrait affaiblir davantage sa situation financière déjà précaire et

“ Les anciens combattants politiques ont côtoyé les forces (plus ou moins) vives actuelles, dans des débats rythmés par les interrogations des parlementaires. ”



Fret est abandonné par la SNCF et le gouvernement



Fabrice Charrière, secrétaire général adjoint de l'UNSA-Ferroviaire et Lionel Ledocq, secrétaire fédéral Fret

“
Avouez que si on voulait tuer l'activité fret de la SNCF, on ne s'y serait pas pris autrement.
 ”

restreindre ses capacités à investir dans le développement de ses infrastructures et de ses services. Un autre problème désormais est que cette enquête va également affecter la réputation de Fret SNCF. Être impliqué dans une affaire d'aides illégales va ternir son image de marque et réduire la confiance des clients et des partenaires commerciaux, présents et futurs. Cela entraînera de facto une diminution du volume d'affaires et une perte de contrats, compromettant ainsi sa capacité à rester compétitif sur le marché. Avouez que si on voulait tuer l'activité fret de la SNCF, on ne s'y serait pas pris autrement. Du côté de l'UNSA-Ferroviaire, nous tâchons de jouer dorénavant notre rôle d'amortisseur social vis à vis des agents qui vont perdre leurs emplois, leurs lieux d'affectation, leurs équipes, leurs collègues, leurs métiers, leurs espoirs en un avenir meilleur pour l'activité à laquelle ils ont voué leur carrière, au prix parfois de sacrifices de leur vie personnelle et familiale. Mais quand on voit les difficultés quotidiennes dans l'exercice du dialogue social, c'est animés d'une colère que nous assistons aux réunions d'instance formatées et dans lesquelles nous n'apprenons rien et sur lesquelles nous ne pouvons pas agir... »

QU'EST-CE QUE ÇA VA CHANGER ?

Les commissions d'enquête ont un caractère temporaire : leur mission prend fin avec le dépôt de leur rapport et, au plus tard, à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date d'adoption de la résolution qui les a créées. Toutes les personnes entendues officiellement sont protégées par la loi d'actions en

diffamation, injure ou outrage pour les propos tenus devant la commission d'enquête. Donc **personne ne sera jugé même s'il n'a pas dit la vérité.**

Le rapporteur de l'enquête (le député Hubert Wulfranc) exerce sa mission sur pièces et sur place et doit obtenir tous les renseignements de nature à faciliter son travail. Il est habilité à se faire communiquer tout document de service. Les nombreuses auditions feront l'objet de comptes rendus et seront publiées en annexe du rapport. Celui-ci est adopté par la commission d'enquête et remis au président de l'Assemblée nationale, qui fait mention de ce dépôt au Journal officiel. Les conclusions contenues dans le futur rapport peuvent faire l'objet d'un débat sans vote. Les députés peuvent également les évoquer en utilisant les procédures du droit parlementaire classique, notamment en posant des questions au gouvernement. Cette procédure aura donc une capacité d'influence, mais en aucun cas ne présente un caractère de contrainte. **Son rayonnement et son effet dépendront de la volonté des membres de l'Assemblée nationale à faire avancer le sujet de manière commune.** Le rapport devrait normalement voir le jour dans un délai de six mois à partir de la création de l'enquête. Des politiciens peuvent-ils nous sauver d'autres politiciens du gouvernement ? À suivre.

LIBÉRALISATION DU FRET DEPUIS 2006

Une politique de libéralisation, comme l'envisage l'Europe, consiste en un ensemble de mesures qui cherchent à favoriser les échanges commerciaux

internationaux et à ouvrir les marchés à la concurrence en réduisant les tarifs douaniers, les subventions aux producteurs nationaux, tout en supprimant les contingentements. On reproche donc à juste titre à la Commission européenne d'être le grand inquisiteur de la libéralisation du fret international depuis 2006.

Si l'on se penche objectivement sur la situation actuelle, on peut en extraire les implications négatives, mais aussi celles qui ont permis de faire évoluer positivement le ferroviaire. Il est important de noter que les conséquences peuvent varier d'un pays à l'autre, en fonction des spécificités du marché et des politiques mises en place pour accompagner le changement. **La libéralisation a facilité l'augmentation de la concurrence en permettant à de nouveaux opérateurs d'entrer sur le marché.** L'offre s'est étoffée dans un premier temps, engendrant une baisse potentielle des prix à l'avantage des clients. Le marché ferroviaire a vu presque brutalement fleurir une diversification des services en encourageant les opérateurs à répondre à une plus grande variété de besoins des clients, avec en sortie une plus grande flexibilité et une meilleure adaptation aux attentes du marché. **L'accroissement rapide de la concurrence a incité les opérateurs à l'innovation et donc à la création de solutions de transport inédites.** La libéralisation a stimulé les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, notamment dans la modernisation des voies, la construction de nouveaux terminaux et l'acquisition de nouveaux équipements.

Malheureusement, après des premiers effets positifs, l'ouverture du marché national à la concurrence a entraîné une fragmentation du secteur, avec l'arrivée de plusieurs opérateurs privés aux moyens et ambitions divers. La coordination et la planification des opérations sont devenues plus complexes, avec l'enchaînement d'une cascade de retards et des inefficacités chroniques dans les services. La prolifération de nouveaux arrivants a amené une baisse des tarifs qui, dans un premier temps, a semblé avantageuse pour les clients, mais qui s'est traduite durablement par une diminution de la rentabilité de l'entreprise historique et a tiré vers le bas l'attractivité générale du ferroviaire.

LES EFFETS DE LA LIBÉRALISATION EN 2023

La libéralisation a provoqué une réorganisation du mode de gestion de la SNCF en activités toutes différentes comptablement parlant, entraînant la fin de la péréquation économique¹ et une hausse évidente des coûts matériels et humains. **Avec l'arrivée de la concurrence, l'entreprise historique a été confrontée à une baisse logique de ses parts de marché et de la rentabilité de celles qui ont subsisté.** La traduction de cette baisse des



David Valence, président la commission d'enquête

bénéfices s'est traduite par une réduction massive des investissements de RFF et SNCF Infra sur les infrastructures ferroviaires (suppression de faisceaux de triages, condamnation de voies de service dans de multiples gares, fermetures d'embranchements particuliers, retards de modernisation des installations terminales embranchées, abandon de projets innovants).

Gonflés à bloc, les opérateurs privés qui se sont succédé à la porte des clients pour s'engager dans la nouvelle bataille du rail et vendre un rêve ferroviaire du futur ont rapidement montré leurs limites. **Le monde du transport libéré a violemment découvert que le ferroviaire n'est pas vraiment une poule aux œufs d'or.** Au programme des réjouissances : des difficultés à maintenir un service fiable et régulier affectant les entreprises et le respect des contrats. Pour une optimisation de la régularité et à la recherche de tarifs moins onéreux, certains clients sont donc retournés vers le routier, au détriment d'une logique de développement durable.



Avec l'arrivée de la concurrence, l'entreprise historique a été confrontée à une baisse logique de ses parts de marché et de la rentabilité de celles qui ont subsisté.



¹ Les activités rentables compensent les résultats de celles qui le sont moins ou pas.



Elisabeth Borne, Première ministre



En résumé, les bénéfices attendus de la libéralisation du ferroviaire ne sont finalement pas arrivés à la gare des bénéfices.



Mtzt - https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=16309361

On ne débattrà pas outre mesure des conséquences sociales, notamment en termes d'emploi. Qui entend dans le même discours les mots *concurrence* et *rentabilité à tout prix* aura compris que l'humain devient dans ce schéma une denrée corvéable et sacrificable à merci. Tant que parle l'économie...

CONCURRENCE MON AMOUR

En résumé, les bénéfices attendus de la libéralisation du ferroviaire ne sont finalement pas arrivés à la gare des bénéfices. Alors que la mise en concurrence devait permettre plus d'offres, plus de services, plus d'innovations, cela n'a pas fonctionné. Comme dirait Inès Reg : *Les calculs sont pas bons Kevin, c'est quand que tu vas mettre des paillettes dans ma vie ?* La réponse est vite trouvée : jamais ! Échec sur toute la ligne. Ça étonne tous les grands décideurs, mais **qui pensait sérieusement que libéraliser un marché en déclin sans l'accompagner pouvait amener des entreprises à faire des profits durables ?** Les saintes vertus

de la concurrence scandées par les évêques de la Commission européenne ne sont effectives que dans un marché en développement.

Le fiasco de l'ouverture du marché ferroviaire dans une période de décroissance était prévisible, car rien n'a été pensé à long terme. Au final, seuls les tarifs étaient en jeu et l'ensemble des opérateurs impliqués en a payé sèchement l'addition. L'UNSA-Ferroviaire réitère son opposition à la libéralisation sauvage des marchés.

Le grand perdant dans l'histoire, c'est le développement durable. L'affichage et le matraquage des règles à venir issues de *Green Deal* ne sont en fait qu'une poudre aux yeux balancée mollement par un gouvernement incapable de la moindre mesure sociale ou écologique. Une inconscience sociétale qui pousse inexorablement notre société vers le précipice. Pour triste rappel, le secteur du transport pèse 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre (hors transport aérien international), alors même que le fret ferroviaire émet dix fois moins de gaz que le fret routier, 85 % des marchandises sont acheminées par camion, contre 9 % seulement par le train.

TOUT EST POLITIQUE ?

Loin d'utiliser un poncif qui affirme que tout est politique, on peut moduler en évoquant Machiavel qui affirmait que tout n'est pas politique, mais que la politique s'intéresse à tout. Idéalement, la politique est un vecteur de développement qui apporte une cohérence et une clarté sur le fonctionnement d'une société. C'est la garantie que tous les sujets seront traités avec justice, logique et efficacité. Si elle ne fonctionne pas et produit des effets pervers contraires au développement, elle doit normalement rendre des comptes. C'est là, avec cette affaire, que le bât blesse. **C'est le cœur du problème : qui va rendre des comptes ?**

Ce n'est pas un euphémisme de dire que les politiciens de tous bords se sont penchés très souvent sur la SNCF. Il reste des débats, mais on peut sans se tromper avancer que la conclusion de ce big barnum est que Fret SNCF est le grand sacrifié du transport français, en toute impunité. Les orientations des divers gouvernements français n'ont œuvré avec ambition que pour le transport de voyageurs. La libéralisation n'est pas seule coupable du déclin de Fret SNCF. On peut régulièrement constater de quelle manière les dirigeants nationaux se gargarisent du train à grande vitesse et sont prompts à vendre notre beau TGV à l'international. Dans le même temps, au fil des ans, les ministères qui se sont suivis ont délaissé et cherché à dégraisser la SNCF via sa branche de transport de marchandises. C'est un peu comme si maman SNCF avait eu deux enfants et qu'elle en préférerait un au détriment de l'autre.



Hubert Wulfranc, rapporteur de la commission



La commission d'enquête a pu entendre de nombreux acteurs ferroviaires et politiques, pour comprendre la débâcle du fret.

LE RICHE ET LE PAUVRE

Le fiston *Voyageur* sera forcément beau et brillant alors que le fils *Fret* sera caché comme un rejeton gênant sur lequel on applique un syndrome de Münchhausen par procuration : *Fret ne va pas bien, Fret est mal foutu, Fret n'a aucun avenir, Fret est gravement malade, on ne fera jamais rien avec Fret. C'est inévitable.*

Tout le monde a oublié que si le TGV a pu voir le jour et que le désenclavement du territoire français a pu s'opérer dans de bonnes conditions, c'est parce que Fret s'est occupé des travaux dont on lui a imputé massivement et tous azimuts les coûts de développement et de mise en service. Pas grave, on est dans la même famille. Mais c'est loin tout ça. Tout est oublié. Chacun pour soi. Aujourd'hui plus que jamais, alors que tout le monde s'accorde à dire qu'il faut sauver le soldat Fret, les parents papa *Gouvernement* et maman *SNCF* ont décidé, dans un ultime sursaut hystérique, d'euthanasier Fret, leur fils maudit. *Merci de faire vite svp, ça lui fait trop mal. En plus, c'est le docteur Europe qui l'a dit, ce n'est pas nous. Tout est écrit sur l'ordonnance.* Bref, quand on veut tuer son chien, on prétend qu'il a la rage.

AUTODAFÉ FERROVIAIRE

Fret est actuellement le seul opérateur à pouvoir intervenir sur tout le territoire dans des configurations simples, complexes et modulables. Après tout ça, qui sera capable de le faire ? Et quand on dit le faire, on veut dire par là le faire dans de

bonnes conditions, dans le respect du développement durable. Alors que l'Assemblée nationale interroge et s'interroge, il est vital de donner un futur à notre avenir et stopper l'autodafé de Fret SNCF. Il est urgent d'attendre et de continuer à se développer en attendant des nouvelles du Journal officiel feuille de choux de Bruxelles, qui sera le seul juge de paix sur la méthode à employer.

Pour l'instant, la direction campe sur sa position ubuesque : si on ne liquide pas Fret SNCF, on risque la liquidation. Situation paradoxale dans laquelle il faut tout risquer pour éviter tout risque en promettant dans le même temps que tout va bien se passer. Lorsqu'on commence à faire de fausses promesses, les mots n'ont aucune valeur.

Au final, toute cette affaire n'est qu'une blague. Une mauvaise blague que personne ne comprend en Europe. Nous vivons la grande braderie d'une économie et d'une Nation, où l'art de la politique rime avec banque et Polytechnique.

Par Lionel LEDOCQ et Massimo RASTELLI ■

“
Fret est actuellement le seul opérateur à pouvoir intervenir sur tout le territoire dans des configurations simples, complexes et modulables.
”



Une vidéo de l'intervention de l'UNSA-Ferroviaire à l'Assemblée :

