



DÉCLARATION
COMMUNE

Les cheminots condamnent les attaques de l'UE contre le fret ferroviaire

En pleine crise climatique, où tous les efforts sont nécessaires pour décarboner nos économies et notre système de transport pour les générations futures, la Commission européenne a décidé de s'attaquer à l'existence de deux des principales entreprises européennes de fret ferroviaire et à des milliers d'emplois : Fret SNCF et DB Cargo. La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ainsi que les cheminots allemands et français demandent à la Commission de mettre fin à cette approche contre-productive et de concentrer plutôt ses efforts sur le développement d'une véritable stratégie visant à promouvoir en Europe un transport de fret ferroviaire respectueux de l'environnement.

Le 18 janvier, la Commission européenne a ouvert une enquête sur l'entreprise publique française de fret ferroviaire, Fret SNCF. La présente enquête concerne les aides de l'État accordées à l'entreprise publique entre 2007 et 2019. Cette procédure vise à déterminer l'existence d'une aide de l'État et, si elle est constatée, à vérifier sa compatibilité avec les règles. Bien que l'enquête ne soit pas encore close, le gouvernement français a déjà annoncé un scénario de « discontinuité » qui démantèlerait en réalité l'entreprise.

Concrètement, la « discontinuité » signifierait la liquidation de l'entreprise Fret SNCF, la suppression de plus de 500 emplois, l'abandon de 30 % du trafic et l'impossibilité de soumissionner sur ce trafic pendant 10 ans, le transfert des locomotives aux opérateurs reprenant le trafic de Fret SNCF, la scission de Fret SNCF en deux filiales et l'ouverture du capital de chacune des deux filiales.

Dans le même temps, la direction générale de la concurrence enquête également sur DB Cargo en Allemagne concernant l'éventuelle réception d'aides de l'État. DB Cargo est de loin le plus grand opérateur de fret ferroviaire en Europe. Rien qu'en Allemagne, l'entreprise transporte quotidiennement l'équivalent de 42 000 camions de marchandises. C'est autant de camions qui n'empruntent pas le réseau routier, ce qui signifie moins d'embouteillages, des routes plus sûres et 4,2 millions de tonnes d'émissions de CO₂ en moins. DB Cargo est également l'une des rares entreprises en Europe à continuer de proposer l'acheminement du fret en wagons isolés, une option cruciale pour que le transport ferroviaire puisse concurrencer le transport routier. Les chefs d'accusation qui pèsent sur DB Cargo pourraient mettre en péril plus de 20 000 emplois en Allemagne et 10 000 postes dans les filiales internationales de l'entreprise.

Les enjeux ne sont toutefois pas uniquement sociaux. Le démantèlement de ces opérateurs de fret ferroviaire constituera un revers massif pour les efforts visant à rendre le transport de marchandises plus respectueux de l'environnement. Fret SNCF et DB Cargo sont deux acteurs majeurs du transport ferroviaire de marchandises en Europe. Par conséquent, leur importance est systémique puisqu'à elles seules les deux entreprises sont responsables de plus de la moitié du transport ferroviaire de marchandises dans leurs pays respectifs. Les deux entreprises occupent également une place



importante en Europe et dans leurs pays respectifs. Ce sont deux acteurs majeurs de l'écologisation de notre transport de fret.

En 2020, la CE a annoncé son objectif de doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2050. Toutefois, l'approche de la Commission européenne en matière de fret ferroviaire semble n'être rien de plus que des paroles en l'air et une mascarade écologique. Il suffit de regarder l'évolution de la part modale du fret ferroviaire au cours des dernières décennies pour constater que la politique de libéralisation a fait plus de mal que de bien. Alors qu'en 1995, le fret ferroviaire dans l'UE-27 représentait encore une part modale de 15,6 %, en 2010, elle était tombée à 13 % et en 2020, elle n'était plus que de 11,5 %.¹ Les chiffres mettent clairement en évidence que, jusqu'à présent, il n'y a pas eu de stratégie efficace au niveau européen pour rendre le transport ferroviaire de fret compétitif par rapport au transport routier de fret.

La croyance dogmatique de la Commission européenne en la concurrence l'a amenée à attaquer deux des plus grandes entreprises de fret ferroviaire en Europe. Quelles seront les conséquences ? Le trafic perdu ne sera plus acheminé par le réseau ferroviaire, mais par le réseau routier. Par conséquent, les objectifs de l'UE ne pourront plus être atteints. Ce faisant, la Commission compromet elle-même ses objectifs climatiques !

Cette décision illustre un paradoxe qui menace l'existence de milliers de cheminots ainsi que celui des générations futures. Les cheminots en Allemagne et en France appellent les décideurs politiques à ne pas compromettre le transport ferroviaire de fret qui s'avère un outil essentiel à la transition énergétique. Fragmenter nos réseaux ferroviaires et les placer sous la contrainte d'une concurrence artificielle ne générera jamais la vision à long terme et les investissements nécessaires à une véritable transition vers une économie verte.

¹ EU transport in figures - Statistical pocketbook 2022