



LA DIRECTION ANNONCE L'IMPENSABLE !

La Direction de Fret SNCF a annoncé aux élus du CSE Fret que la Commission européenne a ouvert une enquête approfondie, afin de déterminer si certaines mesures de soutien françaises en faveur de Fret SNCF sont conformes aux règles de l'UE en matière d'aides d'État.

Le CSE Fret était réuni pour la première fois officiellement après les élections pour sa mise en place. Il était prévu un point sur la partie sociale et économique de l'entreprise.

Comme on pouvait s'y attendre, suite à l'amateurisme dont a fait preuve le gouvernement français, accompagné avec zèle par les dirigeants de la SNCF lors des différentes réformes ferroviaires de ces dernières années, la Commission européenne annonce l'ouverture d'une enquête approfondie sur les mesures de soutien que Fret SNCF aurait eues par le passé. Cette enquête se décompose de 3 points :

- Les avances de trésorerie effectuées par la SNCF au profit de Fret SNCF depuis début 2007, au moins jusqu'à la transformation de cette dernière en société commerciale (qui a eu lieu le 1^{er} janvier 2020), dont le montant est estimé entre 4 et 4,3 milliards d'euros ;
- L'annulation de la dette financière (d'un montant total de 5,3 milliards d'euros, incluant les avances de trésorerie précitées) de Fret SNCF par voie législative en 2019, au moment de la transformation de celle-ci en société commerciale ;
- L'injection de capital de 170 millions d'euros effectuée à l'occasion de la transformation de Fret SNCF en société commerciale.

La direction de Fret SNCF, bien seule dans une mise en scène digne d'une comédie dramatique, a tenté d'expliquer la suite du processus et le déroulé de l'enquête, en osant même nous assurer du soutien de l'État français ! Le syndrome du pompier pyromane n'est jamais bien loin.

Pour la CGT, cette situation est un scandale à bien des égards, au premier rang desquels se trouve l'ouverture à la concurrence voulue par Bruxelles en 2006, qui se trouve être la cause première de la dette de Fret SNCF. **Cette dette n'est pas la dette des cheminots, mais bien une dette d'État.** Pour rappel, Fret SNCF a été obligée par les autorités européennes à renoncer à certains contrats, et a mis à mal le wagon isolé pour que la concurrence puisse s'installer.

La direction se veut rassurante et souhaite que l'entreprise continue de fonctionner normalement, en confirmant les 300 embauches prévues en 2023.

Pour la CGT, c'est une provocation de plus, et sans doute celle de trop. **La direction est dans le déni et ne remet jamais en cause la dernière réforme du ferroviaire de 2018 qui, par la loi, a créé les différentes SA et SAS.** La CGT a rappelé à cette direction irresponsable que les paroles s'envolent, mais que les écrits restent.



Depuis de nombreuses années maintenant, les différents élus CGT n'ont eu de cesse de dénoncer cette gestion déconnectée des réalités. Il suffit de lire les différents PV des réunions de ces dernières années pour se rendre à l'évidence : l'État a pris la décision de la transformation de la SNCF. La direction de la SNCF a accompagné ses choix et aujourd'hui, les cheminots de Fret SNCF risquent d'en payer le prix fort !

Nos politiques votent-ils des lois et des décrets qui ne sont pas conformes au droit européen ?

La réforme et la création de la SAS Fret SNCF ont eu pour effet une restructuration de la dette. Les 5 Md € sont analytiquement, vus de la SNCF, toujours chez Fret. Légalement, le groupe récupère cette dette. La question est de savoir si Bruxelles, avec ses lunettes libérales et capitalistes, validera des éléments pouvant relever d'une aide d'État ou d'un soutien abusif à une activité concurrentielle. La véritable menace serait que ce plan invalidé se traduise par une injonction à Fret SNCF de rembourser, ce qui se traduirait par un dépôt de bilan et la disparition de Fret SNCF.

Dans le contexte actuel, si la Commission européenne prenait de telles décisions, elle mettrait en difficulté tous les opérateurs historiques de tous les pays. Le sujet, dans les faits, dépasse Fret SNCF. Les résultats économiques de 2021 et 2022 démontrent une amélioration de la situation, qui a même permis de dégager un léger bénéfice. C'est peut-être la cause de l'ouverture de cette enquête dans la période. En parallèle, les autres opérateurs affichent des résultats économiques très fragiles, et certains sont au bord du dépôt de bilan !

Si un opérateur comme Fret SNCF venait à être défaillant, qui serait capable de prendre sa place aujourd'hui et maintenant ? Pour la CGT, aucune entreprise n'a les capacités de production pour reprendre la suite ! Le risque d'un report modal inversé serait alors réel.

Nous devons nous poser la question de savoir quelle politique de marchandises nous voulons en matière ferroviaire. Pour la CGT, il faut une grande entreprise unique de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises publique.

LA CGT, AVEC LES CHEMINOTS, COMBATTRA AVEC FORCE ET DÉTERMINATION, AUSSI BIEN LA RÉFORME SCÉLÉRATE DES RETRAITES QUE LES RÉSULTATS DE CETTE ENQUÊTE EUROPÉENNE QUI N'A QU'UN SEUL BUT AU FINAL, DÉTRUIRE ENCORE UN PEU PLUS CE QUI RESTE DE L'ENTREPRISE PUBLIQUE FRET SNCF.

