



RÉUNION AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

FRET SNCF

DANS LE COLLIMATEUR DE L'EUROPE

L'UNSA a été reçue au ministère au sujet de l'enquête ouverte par la Commission européenne le 18 janvier dernier contre l'État pour aide non conforme aux règles de l'UE. **Décryptage.**



À partir de 2003, Fret SNCF a commencé à connaître des difficultés financières qui ont fini par se monter à plus de quatre milliards d'euros fin 2019. Cette situation est imputable à une SNCF qui pendant des années s'est déchargée financièrement sur son activité fret de tous les grands travaux de ces 40 dernières années. Lorsque SNCF se décide enfin à prendre en charge les pertes de son activité Fret, nous sommes déjà en 2007. Cette activité était à l'époque intégrée à la branche SNCF Mobilités et ne possédait pas de statut propre indépendant.

**DEPUIS 2007, DATE D'OUVERTURE
À LA CONCURRENCE, FRET SNCF
N'A CESSÉ DE SE RESTRUCTURER
POUR PASSER DE 15 000 CHEMINOTS
À ENVIRON 5 300 EN 2023.**

Ces opérations n'ont donc relevé que d'un ajustement de trésorerie dans une entreprise qui n'est pas déficitaire. Voilà où se joue le nœud du problème. On reproche des aides croisées au sein même d'une entreprise intégrée, en oubliant

que l'entité Fret SNCF n'avait pas de statut propre avant 2020. Les divers gouvernements (dont faisait partie l'actuel président de la République et la Première ministre) ont tous validé l'ensemble des aides aujourd'hui reprochées par la Commission européenne. Les cheminots n'y sont pour rien, il est donc anormal et inadmissible que ce soit les salariés de Fret qui en subissent les conséquences.

UN CAS ISOLÉ EN EUROPE ?

La Commission européenne a ouvert une enquête le 31 janvier 2022 sur les mesures de soutien allemandes en faveur de DB Cargo. À ce jour, le contentieux est toujours en cours sans qu'une mesure anticipée ait été décidée par la direction allemande. De son côté, notre gouvernement souhaite visiblement prendre les devants et montrer à l'Union européenne qu'il est de bonne volonté en annonçant la discontinuité de l'entreprise, et ce, sans attendre la fin de l'enquête de la Commission européenne. Le gouvernement souhaite continuer l'aventure du fret, mais sans l'opérateur historique. ...



...

UNE OPTION INACCEPTABLE !

La solution retenue par le gouvernement d'entente avec l'Europe est celle de la discontinuité économique. Le principe consiste à considérer que la société qui a bénéficié des aides devient une nouvelle entreprise, qui n'est donc pas comptable des errements passés. Cela se traduira par la suppression de Fret SNCF et la création de deux sociétés distinctes, une baisse de 20 % du chiffre d'affaires *via* l'obligation de céder 30 % des contrats actuels et la suppression de 10 % des effectifs.

CE TOUR DE PASSE-PASSE AVAIT PERMIS AUX REPRENEURS DE L'EX-COMPAGNIE MARITIME SNCM D'ÉCHAPPER AUX REMBOURSEMENTS DES AIDES D'ÉTAT PASSÉS.

Le ministre et la SNCF garantissent que les 10 % des salariés concernés auraient un poste dans une autre société du Groupe SNCF et l'ensemble des salariés qui resteront sur l'activité Fret continueront à bénéficier du statut social actuel.

À l'UNSA-Ferroviaire, nous attendons des confirmations écrites pour que ces engagements deviennent de réelles garanties. De nombreuses questions restent sans réponse et notamment les règles applicables en matière d'organisation du travail. Nul doute que SNCF profitera de l'aubaine pour imposer de nouvelles normes en la matière...

DEPUIS DÉBUT JANVIER 2020

L'activité de fret ferroviaire historique française est devenue une société d'actions simplifiée (SAS FRET) soumise aux procédures d'insolvabilité et de faillite de droit commun. Si la Commission européenne venait à réclamer le remboursement des aides perçues par l'État, ce serait la faillite de la SAS FRET SNCF.

La SAS Fret SNCF se présente comme une entité à part entière et rattachée à Rail Logistic Europe. Avec cette mutation, Fret SNCF devient le premier opérateur ferroviaire fret en France et le troisième en Europe. **Pour l'UNSA, la discontinuité a déjà eu lieu avec la transformation de Fret qui est passé d'une structure intégrée à l'EPIC Mobilités en SAS Fret SNCF et a perdu 66 % de ses effectifs et des trafics.**

QUID DU GREEN DEAL EUROPÉEN ?

La Communauté européenne affiche au grand jour son ultralibéralisme et se pose en fossoyeur des opérateurs publics historiques économiques et industriels.



LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE JOUE À UN GRAND MONOPOLY EUROPE EN INVENTANT, AU FUR ET À MESURE, DES RÈGLES DU JEU QUI LUI CONVIENNENT.

En plus de sacrifier toute une économie au service du public, selon le dogme de l'ouverture à la concurrence, qui ne fera que baisser le niveau social européen, la Communauté européenne est en train de ruiner le travail des seuls opérateurs qui pourraient l'aider à mener à bien les projets du *Green Deal*¹ pour la sauvegarde de notre environnement. Pour résumer, le réchauffement climatique pousse inexorablement l'Europe (et le reste du monde) au bord du précipice de l'effondrement global de notre société. Si la Communauté européenne persiste sur sa ligne de destruction des opérateurs historiques ferroviaires, cela reviendrait à jeter sur les routes européennes encore plus de camions. Rappelons, si cela est encore utile, qu'un train équivaut à 50 camions sur la route, qu'un train rejette 21 grammes de CO₂ par kilomètre, alors qu'un seul camion rejette 75 grammes par kilomètre.

QUEL SERA L'AVENIR DU FRET SNCF, SACHANT QUE LE PIRE N'EST JAMAIS DÉCEVANT ?

¹Le pacte vert pour l'Europe (*European Green Deal* en anglais) est un ensemble d'initiatives politiques proposées par la Commission européenne dans le but primordial de rendre l'Europe climatiquement neutre en 2050.



UNSA-FERROVIAIRE