Halte au saccage de Fret SNCF

DIDIER LE RESTE ET PHILIPPE DENOLLE
Président et vice-président de Convergence nationale rail

TRIBUNE

Les politiques ultralibérales de casse des entreprises ferroviaires publiques poussées par l'Union européenne avec l'accord des États membres, dont la France, n'en ont pas fini avec leur sale besogne ! Après plusieurs réformes portant de façon dogmatique et méthodique l'éclatement de la SNCF en plusieurs sociétés pour faire de la place aux intérêts privés, aujourd'hui la Commission européenne s'attaque à l'activité fret de la SNCF. À la suite de plaintes de concurrents de la SNCF et d'autres acteurs, la Commission européenne a engagé une enquête à l'encontre de la France visant à démontrer que des subventions croisées à l'intérieur du groupe SNCF et le transfert de la dette de Fret SNCF à la holding constitueraient des aides d'État contraires au droit européen de la concurrence ! Nous sommes là confrontés à un marché de dupes et à des pompiers pyromanes, à savoir le gouvernement et la SNCF qui ont été alertés, à partir notamment de 2016, que cette stratégie comportait des risques au regard du fumeux principe européen de la « concurrence libre et non faussée ». Madame Borne, au regard des postes importants qu'elle a occupés et encore aujourd'hui, porte une lourde responsabilité dans cette stratégie de dépeçage traduite par un projet d'accord qui vient d'être élaboré entre le gouvernement et la Commission européenne. Présenté le 23 mai 2023 aux syndicats de cheminots par le ministre des Transports, ce compromis scelle la liquidation de la SAS Fret SNCF, assortie de lourds abandons d'activités (30 % des trafics), de matériel roulant (cession de 53 locomotives fret aux concurrents) et d'une casse sociale (suppression de 10 % des effectifs de cheminots).

C'est un gâchis social, économique, industriel, environnemental ! C'est inacceptable ! A fortiori au moment où Fret SNCF a reconquis des trafics et retrouvé l'équilibre financier.

En saccageant le seul outil public national en capacité de contribuer concrètement à la transition écologique et énergétique, comment la France va-t-elle atteindre les objectifs (doublement des trafics fret ferroviaire d'ici à 2030, neutralité carbone en 2050...) fixés par certaines lois ? Pourquoi la France n'engage-t-elle pas une action avec d'autres pays (Allemagne, Roumanie...) concernés par les mêmes procédures de l'UE pour s'opposer aux diktats de celle-ci, comme elle l'a fait pour d'autres secteurs professionnels ? Qu'est-ce qui a motivé la SNCF à se précipiter pour répondre aux injonctions de la commission de l'UE alors qu'elle avait le temps ? Comme d'autres acteurs, à la Convergence nationale rail (CNR), nous pensons que ce que nous dénonçons aujourd'hui constitue une nouvelle étape, planifiée, visant le démantèlement à terme du groupe SNCF. La CNR est disponible pour s'inscrire dans des actions avec celles et ceux qui souhaitent mettre en échec ces politiques de casse du bien public et voir au contraire se développer les trafics de voyageurs et de marchandises assurés par la SNCF, seule solution permettant de répondre à l'intérêt général. ■

L'HUMANITÉ du 02/06/2023