

SAS FRET

ENQUÊTE

EUROPE ET HAINE

Depuis sa tour du Mordor Bruxellois, la communauté 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.



ACCUSÉ, LEVEZ-VOUS

Le mercredi 18 janvier 2023, la Commission européenne a diligenté une enquête à propos du soutien financier qui aurait été apporté par la France à Fret SNCF de 2007 à 2019. Le litige porte aussi sur l'annulation de la dette financière (d'un montant d'environ 5,3 milliards d'euros) de Fret SNCF en 2019 juste avant que l'entreprise se transforme en « SAS Fret » filiale du groupe Rail Logistics Europe. Les conditions d'injection d'un capital de 170 millions d'euros nécessaire à la création de la nouvelle société seront aussi examinées.

Pour les chevaliers de la commission européenne et leurs règles, les interventions des pouvoirs publics en faveur des entreprises peuvent être considérées comme n'étant pas des aides d'État lorsqu'elles sont effectuées à des conditions qu'un opérateur privé guidé par des critères du marché aurait acceptées (principe dit de l'opérateur en économie de marché). Si ce principe n'est pas respecté, ces interventions constituent des aides d'État au sens de l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'union européenne, car elles procurent au bénéficiaire un avantage économique dont ne bénéficient pas ses concurrents.

LE GOUVERNEMENT ACCUSÉ



La Sainte Commission Européenne va donc enquêter pour vérifier si ses craintes initiales se révèlent fondées. Il est à noter que cette accusation concerne le gouvernement qui a octroyé les aides et non pas le bénéficiaire. Cette plainte est donc adressée à l'État français et non à l'opérateur historique. Cependant, si cette mise en cause aboutissait pleinement, Fret SNCF se verrait dans l'obligation de rembourser. Mais la procédure sera très longue et il est encore trop tôt pour fixer des conclusions.

...



UN POUR TOUS... TOUS COUPABLES

Il est à noter que la situation est tristement similaire en Allemagne. Effectivement, l'homologue de Fret SNCF, DB Cargo, subit aussi les foudres de la commission européenne. Le 31 janvier 2022, une enquête approfondie a été ouverte sur les mesures de soutien allemandes en faveur de DB Cargo. À ce jour, le contentieux est toujours en cours. À quand le tour de l'Italie ou de l'Espagne...

Il semble qu'après avoir vérifié le bon cintrage de toutes les bananes vendues en Europe, la commission européenne s'ennuyait tellement dans sa luxueuse tour high-tech bruxelloise (payée notamment par la France et l'Allemagne) qu'elle a décidé pour justifier son existence de ruiner le travail des seuls opérateurs qui pourraient l'aider à mener à bien le projet du Green deal.

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. Dans le cadre du développement durable, il est donc capital de freiner l'échéance et de rendre neutre écologiquement notre fonctionnement industriel. Si la communauté européenne persiste et signe dans ce sens au harcèlement des opérateurs historiques ferroviaires, cela reviendrait à jeter sur les routes européennes plusieurs millions de camions. Eh oui, un train de Fret représente 50 gros camions qui roulent au diesel (pour information, un train rejette 21 grammes de CO2 par kilomètre alors qu'un camion seul monte à 75 grammes par kilomètre).

“ GREEN DEAL ?

L'avenir de l'Europe dépend d'une planète en bonne santé. Les pays de l'UE sont déterminés à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050, respectant ainsi les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris. Le pacte vert pour l'Europe est la stratégie mise en œuvre par l'UE pour réaliser l'objectif à l'horizon 2050.

La commission européenne

Il est dramatique, voire presque criminel, de constater que l'on entrevoit en 2023 l'économie de l'Europe en totale décorrélation de la situation mondiale et de l'effondrement global écologique annoncé par une majorité des spécialistes de tous bords. Quand

le pire déferlera sans aucune chance de retour en arrière, qui sera heureux de savoir que nous avons disparu en respectant le règlement de la commission européenne ?

Cette chronique d'une mort annoncée est symptomatique

d'un pouvoir qui ne songe qu'à faire gagner plus d'argent à ceux qui en ont déjà trop.

AU FAIT, IL FAUT CONTACTER QUELLE COMMISSION POUR CONTRÔLER LA COMMISSION EUROPÉENNE ?



DANS QUEL ÉTAT J'ERRE ?

Le ministère des Transports s'est dit « pleinement mobilisé pour apporter tous les éléments de réponse à la commission européenne ». Le gouvernement rappelle que le groupe SNCF a contribué à maintenir l'activité de fret en France dans une période où le transport de marchandises faisait face à une concurrence grandissante. Rappelons que notre société a assuré pendant la crise Covid près de 80% de trafics et la majorité des trafics vitaux pour la Nation. Dans une période où le monde entier parle de dérèglement climatique, l'État souligne à nouveau le rôle clé du transport de fret ferroviaire face aux objectifs de doublement du report modal d'ici 2030. Dans un communiqué de presse, Clément Beaune a réaffirmé qu'il était déterminé comme jamais à garantir et développer le fret ferroviaire en France.

Depuis des années, l'UNSA-Ferroviaire n'a cessé de rappeler que le double enjeu concurrentiel et économique imposait des nouvelles réflexions stratégiques et politiques : elles doivent impérativement se traduire dans les faits par des perspectives sociétales et environnementales. L'activité du wagon isolé de la SNCF doit être reconnue d'intérêt général afin de désengorger des routes déjà saturées et permettre de maintenir un cadre de vie qui combine écologie et impératifs économiques, dans le respect de l'esprit du développement durable de notre planète. En persistant sur des méthodes comptables dénuées d'humanité, la commission européenne pourrait se transformer en héraut de la chute de notre société économique.



UNSA-FERROVIAIRE