



FRET SNCF



L'UNSA RÉTABLIT LA VÉRITÉ

ADIEU ?

Une délégation UNSA-Ferroviaire a été reçue au ministère des Transports le 23 mai dernier. Cet entretien avait pour sujet l'enquête ouverte par la Commission européenne le 18 janvier contre l'État français pour aide non conforme aux règles de l'Union européenne. **Décryptage.**

LE CONSTAT

Cette situation inédite a sonné le départ d'une descente aux enfers pour la société Fret SNCF, menacée tout simplement de disparaître dans le pire des cas.

ET LE GOUVERNEMENT ?

Le ministère des Transports, épaulé par la direction de Fret SNCF, a fièrement annoncé qu'il renonçait à se défendre et impose à Fret SNCF un plan de capitulation avant même de recevoir les décisions de la Commission européenne.

CONCRÈTEMENT

Le processus doit être mis en place dès 2024. Il entérine la disparition de Fret SNCF. Le socle des mesures de transformation économique est destructeur : disparition de Fret SNCF et création d'une nouvelle entité qui se concentrera sur la gestion capacitaire. On en profite au passage pour se séparer du technifret qu'on avait forcé à nous rejoindre il y a quelque temps.

DES CHIFFRES ALARMANTS

C'est l'ouverture des soldes sur les acquis de Fret SNCF. L'entreprise doit céder 20 % de son chiffre d'affaires. En d'autres termes, cela correspond à une perte de trafics évaluée à 30 % à laquelle on adjoint une suppression de 10 % des effectifs.

ET LES TRAINS DÉDIÉS ?

Les 30 % de cession de trafics concernent l'activité de trains entiers dits dédiés. Les trains dédiés sont des trafics monoclients qui correspondent à des critères spécifiques et des contraintes en matière de transit. On peut classer ces flux selon trois spécifications :

- **des volumes importants** de marchandises ;
- **des rotations fréquentes** et régulières sur l'année entre mêmes origines et destinations qui permettent de construire un plan de transport annuel stable auquel sont dédiés des moyens de traction et un sillon de bout en bout ;
- **un taux de remplissage** géré par le client. ...



Ce sont des trafics rentables pour un opérateur ferroviaire, car ils sont simples à mettre en œuvre et offrent un confort et une sécurité d'exploitation. 23 flux sont concernés par ces mesures.

BEAUCOUP DE QUESTIONS SE POSENT

On se demande comment vont être désignés les 10 % de suppression de personnel alors que le ministre assure qu'il n'y aura aucun licenciement. On aura une pensée pour les managers et dirigeants de proximité à qui on demande de

communiquer et surtout de rassurer les agents sur leur avenir. Mais qui rassure les managers ? Tous les cheminots de Fret SNCF sont en situation de risques psychosociaux dont la gravité va monter rapidement et exponentiellement. Le gouvernement prétend qu'il a emprunté le chemin de la discussion, mais nous constatons que c'est celui de la destruction qui va être utilisé. De son côté, la direction incrimine la Commission européenne, mais oublie de mentionner que celle-ci n'a pas encore rendu son jugement.

L'ANALYSE DE L'UNSA

La direction de Fret SNCF n'est pas avare lorsqu'il s'agit de communiquer les contours du changement à venir, mais c'est dans les détails que le diable se niche. Des séries de communications, de

questions-réponses et de prises de paroles foisonnent avec pour constante les mêmes éléments de langage rassurants bien récités. Un kit manager est même fourni aux DPx et dirigeants afin qu'ils prêchent

la bonne parole et tant pis si cela génère des conflits de valeurs à ces porte-voix... En réponse, voici notre kit UNSA, sans non-dits et à usage de tous les cheminots de Fret SNCF !

CE QUE L'ON VOUS DIT	CE QU'EN PENSE L'UNSA-FERROVIAIRE
• Ces changements s'imposent à Fret SNCF	• La Commission européenne n'impose rien, car l'enquête est toujours en cours. L'État français n'impose rien non plus, le ministre parle d'un travail conjoint avec la SNCF.
• Ces changements sont destinés à éviter le risque de liquidation	• Les transformations annoncées pourraient être jugées insuffisantes à l'issue de la procédure européenne, rien n'est certain sur la validation d'une discontinuité.
• La loi garantit l'application du statut SNCF à titre pérenne dans les deux futures filiales	• Cette affirmation reste à confirmer techniquement. Pour la garantie d'emploi, peut-être, mais à combien de kilomètres de l'affectation actuelle ? Pour les notations et l'exercice du droit syndical au sein des nouvelles sociétés, rien n'est précisé.
• Pas d'impact sur les rémunérations	• Il va falloir oublier les négociations annuelles obligatoires « intégrées », communes aux SA actuelles. Pour l'intéressement, même combat, ça ne se transposera pas.
• Création de deux SAS au sein de RLE : ça ne change rien, car c'est déjà le cas de Fret SNCF	• Rien de concret sur les SAS. Quels actifs ? Quels capitaux de départ ? Ce qui changera, c'est la totalité : tout est remis sur la table.
• Le capital de ces deux filiales SNCF devra ultérieurement être ouvert à un actionnaire minoritaire	• Ces ouvertures à des actionnaires n'étaient pas obligatoires. Les conséquences ne seront pas anodines, car les investisseurs auront assurément pour objectif la rentabilité avant la décarbonisation.
• Un cadre social protecteur est souhaité	• Tous les accords actuels vont disparaître : organisation du travail, temps partiel, télétravail, logement, etc. Tout sera à reconstruire sur la base de nouveaux accords à établir pour être concurrentiels.
• Des dispositifs d'accompagnement sont mis en place	• Les dispositifs sont insuffisants face aux risques psychosociaux générés. L'UNSA matérialise cette minimisation des dangers en posant des droits d'alerte sur chaque zone de production.
• Obligation de traction pour les ADC pour éviter le report modal vers la route	• C'est une humiliation génératrice de risques psychosociaux supplémentaires qui est imposée aux conducteurs.
• Création de la filiale New M	• Les agents technifret ont quitté SNCF Mobilités (90 000 agents) en 2020 pour rejoindre une SAS de 5 000 agents. Ils vont maintenant être transférés dans une SAS de 400 agents condamnée à la rentabilité. C'est tout simplement inquiétant et inadmissible !
• Cession d'actifs immobiliers et matériel roulant	• Pour les locomotives, ce sont 39 locomotives et le retour de 23 locations, mais pour l'immobilier, quels actifs ? Qui décide ? Ce qui est sûr, c'est qu'il faut réduire de 40 % les actifs actuels.
• Réduction d'effectifs de 10 %	• La projection est de moins 453 agents : 263 ADC, 42 agents sol, 34 pour la maintenance et mouvement, 96 fonctions supports et 18 transverses.
• Il va falloir abandonner le nom de Fret SNCF	• C'est le cadet de nos soucis, c'est l'abandon des agents qui nous inquiète.