



**CSE
FRET**



Bulletin n° 72

LES INFOS CSE

Septembre 2023

LA GRANDE BRADERIE COMMENCE...

La Direction Fret a déballé une belle information sur la « remise sur le marché des contrats relatifs aux trains entiers dédiés ». En termes plus clairs et si vous aviez perdu le fil, il s'agit du début du démantèlement de Fret SNCF. En effet, il faut se conformer aux injonctions du ministre des Transports et abandonner, dès le 1^{er} janvier 2024, les contrats concernant 23 flux dits dédiés. Les clients doivent trouver d'autres entreprises ferroviaires (EF) et ceci très rapidement. C'est une première étape dans la future liquidation de la SAS Fret.

Un kit et l'on est quitte

Fin mai, dès l'annonce des transformations projetées, les DPX avaient reçu un « kit manager » censé les aider à comprendre et, ainsi, pouvoir expliquer le ténébreux projet. Ce kit, un A4 recto verso mal conçu, n'aura finalement été d'aucune utilité pour les managers. Cette fois, c'est un « kit d'information » qui a été livré aux clients. Comme IKEA, les dirigeants de Fret SnCF sont devenus les spécialistes du kit. Le concept est simple : on vous donne la notice et débrouillez-vous pour la mise en œuvre. Cette nouvelle lubie du package fourni en vrac et à assembler soi-même n'est pas une solution et il n'est pas envisageable de voir foisonner des packs de communication en tout genre du style « kit de l'agent mis à disposition » ou l'on ne sait quel kit pour ceci ou cela ; le seul qui serait nécessaire serait éventuellement un « kit de survie pour agents en détresse ».

Le fond touche le fond

Passons sur la forme. Mais pas question de passer sur le fond de la grande braderie qui a commencé et qui n'est pas une prouesse non plus. Non contente de devoir donner les marchés rentables, la SNCF a l'obligation d'en faciliter la reprise en fournissant aux entreprises ferroviaires (EF) concurrentes des moyens de production si elles en expriment le besoin. Le plus scandaleux dans l'affaire restera sans doute l'obligation de céder les clients et les chiffres d'affaires associés à certaines EF qui sont, elles aussi, dans le viseur de Bruxelles.



FRET

cse.fret@unsa-ferroviaire.org

Locomotives à vendre et conducteurs à louer

Ce projet révoltant va débuter par la vente de 39 locomotives de Fret SNCF dès le dernier trimestre de cette année déjà bien entamée. Pour arriver à la remise sur le marché de 62 locomotives au total, il est précisé que la filiale AKIEM (spécialisée dans la location de locomotives) met à disposition, dès à présent, quatre 37000. SNCF Voyageurs réserve par solidarité 19 de ses 27300 aux futurs repreneurs des marchés. C'est beau la solidarité entre SA, et c'est aussi une force dont Fret SNCF devra se passer. Alors que les travaux de mutualisation des moyens entre les cinq SA concernant le handicap et les services support avec le futur GIE Optim'Services s'achèvent, les cartes vont être rebattues et la nouvelle donne reste inconnue. La présence de Fret dans ces structures mutualisées à compter du 1er janvier 2025 n'est pas garantie.

Ensuite et toujours pour faciliter la vie des repreneurs, il y a la déshonorante obligation de leur proposer une mobilité ou une mise à disposition des conducteurs de Fret SNCF qui n'auront plus de trains à tirer dans leur entreprise. C'est injurieux et dégradant pour les ADC concernés, et les conséquences risquent d'être terribles. Et comme l'on ne s'interdit rien, les concurrents repreneurs vont pouvoir afficher leurs offres d'emploi sur les sites Fret SNCF touchés par cette honteuse braderie.

Une rentrée en speed dating pour les clients

Concernant le timing, nous sommes sur le principe commercial de la vente flash. C'est ainsi dans le commerce, les bonnes affaires ne durent pas et les affaires en question seront assurément bonnes et lucratives pour les heureux candidats retenus. Les plus désorientés dans l'opération, après les cheminots de Fret SNCF, sont les clients des 23 flux cédés. Ils ont reçu le 31 juillet la notification d'arrêt des contrats au 1er janvier 2024 et doivent trouver au plus tôt des EF proposant un contrat intéressant. À défaut, il est clair que le report modal inversé sera une triste réalité.

Le délai est extrêmement contraint, car les clients qui se tourneront vers une EF qui aura besoin d'ADC mis à disposition devront avoir finalisé leurs nouveaux contrats avant le 30 septembre. C'est un genre de speed dating clients/candidats qui est lancé. Coup de chance pour les clients, s'ils trouvent une EF repreneuse qui souhaite une sous-traitance complète des moyens de traction, ils auront un mois supplémentaire pour s'organiser avec un taquet cette fois au 31 octobre. Autre coup de chance, ils auront la possibilité de prolonger les contrats avec Fret SNCF jusqu'au 1er juillet 2024, mais la chance tourne un peu, car pour cela, il faudra avoir des justificatifs valables à présenter à la Commission européenne et faire cette demande avant le 30 septembre. Rappelons, même si ce n'est pas nécessaire, qu'à ce jour, la Commission européenne est toujours dans la phase d'enquête et n'a strictement rien demandé, ni à l'État français ni à la SNCF.

Sans rancune ?

Pour les 11 clients concernés, c'est l'effervescence pour cette rentrée. Ils se retrouvent dans l'urgence et l'embarras du fait de l'arrêt anticipé des contrats avec Fret SNCF. Ce n'est pas forcément une bonne publicité que la SAS se fait pour l'avenir et la conquête de nouveaux marchés. Il y aura une conséquence notable induite par la casse des contrats avant leurs termes : les clients pourront réclamer d'énormes indemnités. À supporter par qui ? Par Fret SNCF, bien entendu... Pour l'heure, il faut attendre les résultats des tractations commerciales en cours et voir ensuite les conséquences sur le plan de transport et les impacts sur les emplois des agents. Cette attente relève de la torture plutôt que du suspense.

On ne peut que féliciter la collaboration des dirigeants de la SNCF avec le ministère des Transports. C'est un excellent travail d'équipe qui réussira à la fois la casse de Fret SNCF et celle du fret ferroviaire en France.

**FRET**cse.fret@unsa-ferroviaire.org