



**CSE
FRET**



Bulletin n° 83

LES INFOS CSE

Février 2024

Flux remis sur le marché : et 1 et 2 et ...15 - 0 !

La discontinuité est en route et Fret SNCF devra avoir cédé 23 de ses flux au plus tard dans cinq mois. Une première phase vient de se terminer, c'est donc l'heure d'un premier bilan. Sur les 23 flux, 8 sont prolongés jusqu'au 30 juin 2024. Pour le reste, c'est carton plein, avec 15 flux sur 15 repris par la concurrence avec leurs propres moyens.

UNE SOUS-TRAITANCE SURESTIMÉE

Lors de l'annonce de la fameuse discontinuité en mai dernier, la direction s'était voulue rassurante en affirmant que la transition ne serait pas brutale. On nous avait expliqué que tout se ferait certainement progressivement, car les entreprises ferroviaires (EF) concurrentes n'auraient pas les capacités opérationnelles de reprendre les trafics. Aussi, comme le prévoyait le cadrage de l'ex-ministre des Transports, une sous-traitance de trois ans par Fret SNCF (puis par la future entreprise) avait été envisagée. Mais ce ne sera finalement pas le cas. Effectivement, les repreneurs se débrouilleront seuls avec leurs conducteurs, leurs locomotives et leurs agents au sol. Il y a deux raisons principales à ce revirement : en premier lieu, la faute à une conjoncture économique morose qui permet aux EF candidates de libérer des ressources de suite et, en second lieu, l'abandon par les concurrents de certains de leurs trafics au profit de ces 23 flux plus intéressants remis sur le marché.

DERNIERS DÉPARTS DE FLUX AVANT LIQUIDATION

Le bilan de la fin d'année 2023 affichait déjà un compteur de 14 flux perdus. La perte du dernier en lice a été confirmée en janvier (ainsi que l'arrêt d'une sous-traitance qui était précédemment engagée). Un dossier a été présenté en Comité social et économique. Une nouvelle fois apparaît une modification des desideratas des futurs ex-clients. On apprend l'annonce anticipée par Novatrans de l'arrêt de deux flux initialement prolongés. Malgré le régime de faveur qui a été accordé à ce client le temps qu'il se déclare entreprise ferroviaire, il n'a pas souhaité poursuivre l'aventure avec Fret SNCF.



FRET

cse.fret@unsa-ferroviaire.org

LE VAOUTOUR S'ABAT SUR LE BLESSÉ

L'arrêt d'une sous-traitance pour un flux VIIA (opérateur combiné du groupe SNCF) a aussi été acté. C'est une bonne nouvelle, mais pas pour Fret SNCF bien sûr... Le malheur des uns fait le bonheur des autres : DB Cargo, à l'agonie et sous les feux accusateurs de la Commission européenne, est en train de se monter un petit plan de relance en venant se nourrir sur la bête mourante Fret SNCF. Cette reprise anticipée par ses propres moyens est la preuve de la montée en puissance du plus féroce concurrent de Rail Logistics Europe sur les trains dédiés. On peut légitimement s'interroger sur les conditions commerciales proposées par Fret SNCF concernant les modalités de prolongations et de sous-traitance. Les offres sont-elles volontairement peu attractives afin de réaliser le grand nettoyage des ressources au plus tôt ? Les conditions commerciales étant confidentielles, le doute reste permis. Le dossier livré au CSE est, bien entendu, orphelin de bonnes nouvelles, mais il est riche en mauvaises annonces qui concernent l'économie, l'environnement et l'emploi.

IMPACT ÉCONOMIQUE

Pas de surprise du côté économique, c'est un nouveau coup de rabot sur le chiffre d'affaires prévisionnel. D'ailleurs, on peut sans se tromper affirmer que le budget 2024 sera aussi précis et fiable qu'un horoscope de magazine de mode. Effectivement, il se présente comme un condensé de suppositions avec les incertitudes des marchés et celles des huit flux restant encore sous prolongation.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL

La performance carbone de l'entreprise est affectée durablement, car les trafics perdus étaient assurés en traction électrique : ainsi, la proportion de circulations en locomotives diesel se retrouve naturellement augmentée. Les biocarburants viendront peut-être compenser un peu la note, mais pas dans l'immédiat en tout cas et la route sera longue pour Fret SNCF qui accuse un train de retard à l'allumage sur le sujet. Pour réussir cette transition, des investissements seront nécessaires si l'on veut verdir les fumées noires de nos moteurs diesel.

IMPACT EMPLOI

C'est la bagatelle de 96 journées de service (JS), soit 32 emplois d'agents de conduite (ADC) qui sont supprimés et des agents sol de Perpignan en attente d'une réorganisation. Au total, et selon les données fournies par la direction, il faudra sortir 81 ADC de l'entreprise d'ici le printemps. Concernant les fonctions support et transverses, on peut s'attendre à de brusques changements et suppressions.

DU PAIN SUR LA PLANCHE

Le 1^{er} février 2024, le directeur général de la SAS a été remplacé. Il n'y a toutefois aucun doute sur le fait que son successeur saura gâter les cheminots de Fret SNCF sur tous les sujets qui concernent le crépuscule de l'entreprise qu'il vient de prendre en main. Le nouveau Grand Manitou du Fret devra, dans un premier temps, s'offrir le scalp de la tête de l'entreprise, désormais considérée comme trop grosse. Dans le même temps, il lui faudra rebooster les troupes restantes, tout en préservant les petites mains de la production. Et, avec tout ce petit monde au moral dans les chaussettes il aura la lourde tâche de faire en sorte que les risques psychosociaux ne viennent pas perturber le plan de liquidation qui, jusqu'ici, se déroule sans accroc.

Mais vous le savez, les plans qui se déroulent sans accroc, c'est uniquement dans les séries TV US des années 80. Alors, le calme relatif actuel ne durera probablement pas et des vents contraires risquent de souffler fortement.

