



DUMPING SOCIAL ET FILIALISATION

Le 26 juin dernier, la Direction de FRET SNCF convoquait les élus du CE FRET à une réunion d'information sur la trajectoire FRET 2018-2021.

Les pré-annonces de la Direction en automne 2017 laissaient présager un nouveau plan social à hauteur de 2000 à 3000 agents, et in fine le projet de filialisation annoncé par le gouvernement le 16 avril dernier.

Face à ces annonces, la Fédération CGT des cheminots a déposé une DCI le 25 juin dernier et exige un véritable plan de relance de FRET SNCF

Où en sommes-nous ?

La Direction s'est contentée, lors de la réunion du 26 juin 2018, de décliner son plan triennal 2018-2020 élargi à 2021 qui, selon ses plans, serait l'année du retour à l'équilibre financier hors besoins en investissements. C'est ce plan que la Direction a remonté au gouvernement en vue de la recapitalisation/filialisation. Elle est cependant muette sur la position du gouvernement et de la commission européenne. L'échéance de 2021 est celle d'un retour à l'équilibre des comptes d'exploitation et hors besoins en termes d'investissements.

La direction qui a multiplié ces dernières semaines les communications en direction des cheminots, pour les culpabiliser sur les conséquences de la grève, en a remis une couche en mettant sur le compte du mouvement social les difficultés de FRET SNCF.

En réalité, de nombreux autres viennent expliquer la situation de FRET :

- Une relance du trafic céréalier qui ne vient pas ;
- Des pertes de clients ;
- Une croissance des volumes sur certains marchés qui ne s'est pas concrétisée.

Concernant la mise en concurrence de la logistique travaux d'Infrarail (12 sites au 1er janvier 2019), FRET SNCF, qui en assure la très grande majorité, s'est résignée à perdre une partie de ces marchés qui sont pourtant internes au GPF.

Au-delà de ces éléments, FRET SNCF est endetté à hauteur de 4,6 milliards d'euros, et le service de la dette représente à lui seul 165 millions d'euros. Cette dette est celle de SNCF Mobilités, « maison-mère » de FRET. Pourtant, la piste évoquée par la Direction est une reprise de la dette par SNCF Mobilités, qui en réalité est déjà la sienne... En somme, un simple jeu d'écritures.

C'est la situation financière de FRET qui justifie aux yeux des dirigeants de l'entreprise, la nécessité de désendetter et de filialiser. Si les annonces ont été différées, elles pourraient rapidement revenir dans les semaines et mois qui viennent. Mais pourquoi filialiser une activité devenue « rentable » ? Pourquoi SNCF Mobilités, qui devrait reprendre la dette, ne pourrait-elle pas financer les 40 millions d'euros d'investissements nécessaires à FRET (1/4 du budget com de PEPY) ?



A court d'arguments, la Direction pointe deux autres leviers que permettraient la filialisation :

- Les frais de structure liés au GPF ;
- Le dumping social, conséquence de la filialisation.

Concernant les frais de structure, l'argument de structures propres et plus « agiles » est en réalité un contre-sens, car plus on mutualise, et plus on réduit sur les frais de structure.

En revanche, concernant le dumping social, la mise en filiale permet de passer du niveau des accords d'entreprise à ceux de la Branche via la dénonciation des accords qui ne survivent que 15 mois après dénonciation. Ce sont là les véritables objectifs de nos dirigeants !

D'autres solutions existent. La CGT les porte depuis de nombreuses années. C'est le cas notamment des 20 propositions pour une véritable relance du FRET, issues d'un droit d'alerte économique du CCE en 2011. Par ailleurs, SNCF Mobilités dispose de 5 milliards d'euros de cash disponible et a réalisé un bénéfice de 1,3 milliard !

Ces propositions sont toujours d'actualité pour gagner un véritable Service Public Ferroviaire du FRET.

Quelles sont les annonces de la Direction ?

- Un volet polyvalence des métiers, avec une redistribution des tâches sol/bord ;
- Un abaissement du niveau de sécurité global, avec la révision des normes de maintenance ;
- Une meilleure gestion des capacités ;
- Des regroupements et déménagements de sites ;
- Des suppressions d'emplois à hauteur de 747 emplois à l'horizon 2021 qui se cumulent aux 854 du budget 2018, soit au total 1338 suppressions d'emplois ;
- Un nouveau « modèle managérial » ;
- Une augmentation des tarifs.

Par ailleurs, la Direction table sur un plan de « reconquête » des trafics, sans doute ceux qu'elle a volontairement abandonnés ou transférés à la Filiale VFLI ou encore à Géodis pour le transport routier. Ces deux filiales ne connaissent pas la crise !

Par ailleurs, les orientations du gouvernement en matière de FRET sont loin de constituer un véritable plan de relance. A ce stade, seul les points suivants font l'objet d'engagements de l'Etat :

- Aide au transport combiné sur 5 ans (cette aide existe déjà) ;
- Régénération des petites lignes (à confirmer dans la Loi d'Orientation des Mobilités) ;
- Remise en état des voies de service ;
- Hausse des péages limitée à l'inflation.

Pour autant, ces mesures sont loin de constituer un levier suffisant pour favoriser un report modal massif vers le rail.

La CGT préconise notamment dans son rapport « Ensemble pour le Fer » un objectif de part modale de 30% pour le rail. C'est possible !

Gagnons un véritable Service Public Ferroviaire !

Tous dans l'action les 6 et 7 juillet 2018 !

