

STOP RÉGRESSION !
**RÉFORME CERTIFIÉE
NOCIVE !**

FILIALISATION DU FRET : LES CADRES ET MAÎTRISES SONT EUX AUSSI IMPACTÉS

L'encadrement paye lui aussi un lourd tribut à la nouvelle coupe sombre dans les effectifs Fret, annoncée à tous les étages des DF. Les Cadres et Maîtrises ne seront pas épargnés par ces suppressions.

Aujourd'hui, nous assistons à une désorganisation totale de Fret SNCF. La Direction mène à la fois la fusion des DF et la filialisation pour le 1^{er} janvier 2020. Elle avance au pas de charge, des services se retrouvent déstructurés (Pôles RH, RS, Sécurité ...). Nombreux sont les Cadres qui n'ont plus de visibilité, ni de perspectives quant à leur avenir lié à celui de Fret SNCF !

Comme toujours, le principal effort sera demandé à l'ensemble des cheminots du Fret. Celui-ci sera intense et plus rapide que ce que nous avons déjà connu jusqu'à présent : 1500 suppressions d'emplois en 3 ans sont annoncées. Fret passerait de 6000 agents (inclus le transfert des 450 agents Matériel) à 4500 agents, soit -6% par an.

La seule chose qui compte pour la Direction Fret, c'est de faire de la productivité. La sécurité, la qualité de service et l'ambition commerciale passent au second plan !

L'encadrement se retrouve dans la position de « victime et vecteur » des politiques décidées par les Gouvernements successifs et relayées par le COMEX. Ils mènent l'activité de FRET SNCF sur une voie de garage qui génère mal-être et souffrance au travail, risques psychosociaux, burn-out, ou atteinte à sa propre vie.

Pour la Direction, la seule variable d'ajustement pour retrouver l'équilibre financier est de supprimer encore et encore des cheminots depuis le premier plan FRET. Cette politique démontre toutes ses limites et ne répond pas aux enjeux de la transition écologique.

Comment, dans ces conditions, peut-on se positionner sur des trafics existants ou même sur des appels d'offres ? Depuis des années, l'UFCM-CGT ne cesse de tirer le signal d'alarme.

Analysons les conséquences de la filialisation

FRET ne sera pas une Société Anonyme (SA) mais une SAS : Société par Actions Simplifiée.

Pourquoi une SAS ?

- Impossibilité de bénéficier de l'argent public pour permettre à l'Etat de mener une politique d'aménagement du territoire et de report modal,
- Statuts, règles de fonctionnement, gestion peuvent être plus librement « adaptés » par rapport à une SA,
- Les conventions peuvent être allégées,
- Les actions sont librement cessibles,
- Pas de Conseil d'Administration, le Président peut décider seul.



Quel financement ?

La dette (5 Milliards d'€) sera transférée à la SA VOYAGEUR. La SAS FRET SNCF serait recapitalisée à hauteur de 170 Millions d'€, ce qui devrait couvrir le déficit sur 2 ans. **Nous avons donc 2 ans devant nous pour arriver à l'équilibre ... à condition de ne pas perdre de trafics.** Ce n'est déjà plus le cas avec la baisse d'activité constatée et confirmée en CSE le 02 octobre 2019 (perte de 1200 trains depuis janvier 2019 !).

Pour emprunter de l'argent, afin d'assurer son fonctionnement et les investissements, la SAS Fret SNCF devra donc avoir recours à la « titrisation » de ses créances. Pour faire simple, si nous avons prévu, sur l'année à venir, qu'un chargeur nous rapporte 1 million d'euros, FRET pourra vendre cette créance à une banque qui lui donnera des fonds sur le champ, avec bien sûr des intérêts.

C'est donc une avance sur ce que l'on doit percevoir des revenus de nos trafics. Les grands gagnants seront, une fois de plus, la ou les banques. **Ce montage financier est très fragile et nous expose à un dépôt de bilan à court terme.**

Le plan B inavoué de la Direction :

Aujourd'hui, la Commission Européenne n'a pas validé cette filialisation. **En cas de refus de Bruxelles, les quelques 5 milliards € de dette seraient retransférés à la SAS FRET qui serait déclarée immédiatement en faillite.**

La Direction, même si elle se veut confiante, n'a pas nié l'éventualité d'un tel scénario !

La réforme en 2014 ne devait rien changer, celle de 2018 garantissait la pérennité du statut des cheminots, l'amélioration des services à meilleur coût tant au Fret qu'au voyageurs. En réalité, tout ceci n'était que mensonge, l'analyse de la CGT était fondée.

Pour l'UFCM-CGT, il n'y a pas de fatalité, rien n'est perdu. Une très forte mobilisation des Maîtrises et Cadres peut permettre de changer la donne et de créer l'électrochoc pour une politique ferroviaire qui ne fasse plus fausse route.

La CGT vous propose de s'organiser et d'agir tous ensemble pour :

- le développement des voies des ports concomitamment au développement des ports français ;
- le développement de la logistique urbaine (cross dock, hôtels logistiques...) ;
- le retour progressif du wagon isolé ;
- l'aboutissement des projets de développement des infrastructures ferroviaires ;
- le décloisonnement du transport de marchandises pour la mutualisation des moyens humains et matériels de production ferroviaire : une SNCF intégrée.

La Fédération CGT des Cheminots organise un rassemblement le 31 octobre à Rungis à 14h (pré rassemblement à 12h30 devant la gare de Lyon). Le train des primeurs est le symbole de l'impuissance de l'Etat. En effet, malgré les engagements de la ministre, aujourd'hui, FRET SNCF refuse d'assumer le trafic.

Exigeons ensemble le développement du transport de marchandises par le fer avec la SNCF, entreprise intégrée publique de service public au service de la nation.

CHEM'ACTION !