



VENDRE ET PRODUIRE, OU PLUTÔT VENDRE ET DÉTRUIRE

La Direction de FRET SNCF a présenté son nouveau projet rebaptisé à la dernière minute « évolution de la chaîne de service de FRET SNCF ».

Le projet, initialement nommé « vendre et produire » garde, malgré son changement de nom, son but : celui de « vendre et détruire » l'emploi et le savoir-faire des cheminots de FRET SNCF.

La Direction FRET SNCF annonce tambour battant des résultats économiques supérieurs aux prévisions budgétaires. Le chiffre d'affaires des produits du trafic serait supérieur de plusieurs dizaines de millions d'euros par rapport au budget...

Pour seule reconnaissance de l'investissement des cheminots, la direction annonce une prime exceptionnelle d'environ 380 euros versée sur le salaire de février, dans l'objectif de faire oublier la huitième année de gel des salaires !

La CGT revendique, une fois de plus, de vraies augmentations de salaires et pas des primes, de plus très disparates entre les différentes SA.

Cet excès de gratitude patronale ne s'arrête malheureusement pas là. En effet, cette nouvelle restructuration n'a qu'un seul but : supprimer des postes de cheminots dans les fonctions-support. C'est ainsi que 126 à 171 postes devraient être supprimés, soit 1/3 des 421 postes impactés par ce projet.

Pour la CGT, cette restructuration n'a pas de sens dans une période de relance de l'activité car elle va, une fois de plus, déstructurer les services de production ; le seul but recherché n'étant que de faire baisser « la masse salariale » dans une fourchette de 9 à 12 millions d'euros. Cela démontre que l'optimisation de la marge opérationnelle se fait sur l'emploi, et non pas sur la recherche de nouveaux trafics. L'amélioration des résultats économiques est essentiellement due aux quelques mesures du plan de relance suite à la crise COVID de 2020, qui ont bénéficié par ailleurs aux autres entreprises de fret et à un meilleur taux de remplissage des trains existants avec la gestion capacitaire.

RELANCE OU DESTRUCTION ?

La CGT, au travers d'« Ensemble pour le FRET » a fait des propositions concrètes basées sur 3 phases : la reconstitution, l'accélération et la consolidation. La phase 1 étant la plus importante, malheureusement avec ce sombre projet, la direction fait exactement le contraire : ils déconstruisent. Un tel niveau de précipitation et de spéculations sur des outils qui ne fonctionnent pas (ORP : logiciel d'optimisation des ressources de production) démontre une nouvelle fois la volonté de sabrer dans les effectifs au mépris du travail des cheminots et de la production. Si une telle trajectoire est conservée, le pire est à craindre pour la SA 2023, mais il sera alors trop tard, les agents qui savent faire se seront déjà vus contraints de partir.

À titre d'exemple, la direction prévoit qu'un GM fera la programmation et le suivi de 100 agents (sol et conduite).



POLYVALENCES ET NOUVEAUX MÉTIERS

L'encre des signatures de 3 OS réformistes qui ont choisi d'accompagner le patronat pour le nouvel accord de branche n'est pas encore sèche que, déjà à FRET SNCF, on nous présente de nouveaux emplois-repères comme « responsable dimensionnement et optimisation agents » ou « architecte du plan de transport ». Pour la CGT, les agents seront ainsi enfermés dans leur poste, sans qualification commune aux autres SA, juste formés à accomplir des tâches isolées et un parcours professionnel inexistant.

La CGT ne cautionnera pas ces façons de faire, pas plus que les suppressions de poste annoncées. Ce n'est pas comme cela que nous aurons une vraie relance de l'activité. Une entreprise en perpétuelle restructuration ne peut se développer sereinement, les annonces du doublement des trafics Fret d'ici 2030 resteront lettre morte et 2030 va vite arriver.

La Direction de l'entreprise se félicite des résultats financiers et pour remercier les cheminots, on supprime toujours plus de postes avec ce projet mortifère qui vient s'inscrire dans la longue série des plans FRET successifs.

L'entreprise mise tous ses projets sur un logiciel (ORP), encore en phase de développement plus que laborieux et avec un coût qui explose à près de 40 millions d'euros, mais dont le nom résume à lui seul les projets de Fret SNCF : ORP « Optimisation des Ressources de Production ».

FACE À UN TEL DÉSASTRE ANNONCÉ, LA CGT EXIGE UNE VRAIE RELANCE DE FRET SNCF FAITE AVEC LES CHEMINOTS ET POUR LES CHEMINOTS DE FRET SNCF.

