



## TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 21 mars 2023

FRET SNCF

## FRET SNCF ET LA COMMISSION EUROPÉENNE : LES MASQUES COMMENCENT À TOMBER

**La direction de Fret SNCF joue double jeu. D'un côté, elle assure subir la décision de la Commission européenne et de l'autre, elle prépare « la discontinuité » de Fret SNCF.**

**Un plan d'austérité est à l'étude, visant à camoufler l'échec du développement des nouveaux outils informatiques qui étaient la clé de voute de l'autonomisation de FRET.**

**Dans les deux cas, cela se fera sur le dos des cheminots de Fret SNCF.**

Le 1<sup>er</sup> mars 2023, lors du CSE Fret SNCF du mois de février, était à l'ordre du jour l'ouverture, le 18 janvier 2023, d'une enquête de la Commission européenne afin de déterminer si certaines mesures de soutien françaises en faveur de Fret SNCF sont conformes aux règles de l'UE en matière d'aides d'État.

### DUPLICITÉ OU COMPLICITÉ ?

Depuis cette date, nombreux sont ceux qui ont découvert que les choses n'étaient souvent pas ce qu'elles paraissaient être. Certains y voient déjà l'opportunité tant attendue de sacrifier Fret SNCF sur l'autel du dogme libéral de Bruxelles.

La délégation CGT a posé la question de savoir quelle était la ligne directrice de Fret SNCF. La direction renvoie au politique et assure, la main sur le cœur, que ce n'est pas leur projet et qu'à ce jour, aucune transformation de la SAS Fret SNCF n'a été demandée, ni par la Commission européenne ni par l'État français, et encore moins par le Groupe.

Pour la CGT, les agents de Fret SNCF n'ont pas à subir les conséquences d'une gestion catastrophique orchestrée par l'État et mise en musique avec plus ou moins de zèle par la direction de l'entreprise.

Pourquoi l'État semble accepter si facilement les reproches qui lui sont faits ? Pourquoi l'entreprise prépare en secret la « discontinuité » de l'entreprise Fret SNCF ? Les injonctions de la Commission européenne vont précipiter le transport de marchandises par le rail vers la faillite collective, et nos dirigeants semblent être dans l'accompagnement.

Il n'y a pas si longtemps, nous faisons rouler à Fret SNCF des « trains vitaux nation » et aujourd'hui, nous ne serions plus rien ? Le plan de continuité de Fret SNCF pendant la crise COVID a largement été imposé par l'État qui, aujourd'hui, est mis en cause à travers sa réforme de 2018. La CGT l'avait dénoncée à l'époque, et force est de constater que les options choisies n'ont pas été les bonnes.

### MENSONGE OU STRATÉGIE DÉLIBÉRÉE ?

Les directions successives de Fret SNCF nous en ont beaucoup raconté depuis tant d'années. Un jour, c'était une dette du groupe, le lendemain, elle était fictive, en passant par des revirements de position, des paroles rassurantes ou des restructurations visant à « sauver l'entreprise » : des suppressions de postes pour revenir à l'équilibre, mais aussi pour répondre aux diktats européens qui avaient fait le choix d'exiger le sacrifice d'une partie du chiffre d'affaires pour laisser la concurrence s'installer ; les non-investissements dans les moyens de production, les transferts de charges vers la filiale concurrente aujourd'hui appelée CAPTRAIN.



Ce récit vient d'être réécrit par la Commission européenne et l'État français, qui restent sur la position dogmatique selon laquelle la concurrence dans le monde ferroviaire est bénéfique et permet, dans le cas du transport de marchandises, un report modal de la route vers le rail.

### **LA CONCURRENCE, C'EST LE PROBLÈME, PAS LA SOLUTION !**

La réalité est bien différente. Depuis l'ouverture à la concurrence exigée par Bruxelles, la part modale du transport de marchandises par le rail s'est effondrée au profit de la route. Pour rappel, la SNCF et ses filiales constituent un groupe public unifié qui remplit des missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité et exerce des activités de logistique et de transport ferroviaire de marchandises, dans un objectif de développement durable, de lutte contre le réchauffement climatique, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale.

### **DE BELLES PHRASES QUI N'ENGAGENT QUE CEUX QUI Y CROIENT ?**

Pour la CGT, Fret SNCF est un outil efficace pour lutter contre le réchauffement climatique et pour l'aménagement du territoire, c'est un bien commun dont l'utilité publique n'est plus à démontrer. La CGT n'a jamais cru, malgré certains propos rassurants, que cette dette pouvait être fictive. Pour la CGT, cette dette, qui n'est qu'une ligne comptable dans les comptes de la SNCF, SNCF seule créancière qui peut tout simplement décider de s'auto-rembourser pour arriver à une opération blanche.

Pour la CGT, c'est un scandale que la France s'agenouille devant les décisions de la Commission. Quelques hauts fonctionnaires exigent la mise à mort de Fret SNCF au nom d'une concurrence libre et non-fauscée qui, en réalité, ne vise qu'à assurer des profits à ceux qui en ont déjà trop, sur le dos des travailleurs.

### **DES MILLIONS POUR LES ÉCHECS, MAIS PAS POUR LES NOTATIONS**

Non contente d'accompagner l'État français dans sa triste besogne, la direction de Fret SNCF annonce un plan d'économie justifié, selon elle, par les mauvais résultats des derniers mois. C'est ainsi que certains projets informatiques vont être abandonnés ou gelés, des formations seront reportées ou annulées et des investissements seront suspendus.

La CGT condamne fermement cet énième plan d'économie qui ne vise qu'à masquer les échecs d'une direction de Fret SNCF complètement déconnectée de la réalité. En effet, le logiciel « Doc@fret » qui devait remplacer Digidoc à Fret, qui ne fonctionne pas et qui frôle le million d'euros est tout simplement stoppé net par FRET, le prestataire étant incapable de répondre aux besoins. Il devrait en être de même des différents projets types « DIGIDRIVE » et du fameux « ORP » (Outil de Réduction du Personnel) qui devaient être la pierre angulaire des suppressions de postes dans les fonctions supports. Pour la CGT, l'abandon de ces projets pharaoniques, mal pensés et irréalisables, n'est plus qu'une question de temps maintenant.

### **LES NOTATIONS COMME VARIABLE D'AJUSTEMENT**

La coupe n'étant pas assez pleine, la direction de Fret SNCF a décidé de ne pas respecter ses engagements et la réglementation du RH0910 (fusion des périmètres de notations DTP nord et sud), faisant une fois de plus des économies sur le dos des cheminots de Fret SNCF. Ce sont des dizaines d'agents de Fret SNCF qui se voit floués de l'avancement auquel ils ont droit !

Pour la CGT, le mépris envers les cheminots de Fret SNCF est une véritable provocation, surtout quand on découvre au fil des réunions que toutes ces idées viennent de cabinets de conseil scandaleusement rémunérés plusieurs centaines de milliers d'euros.

La CGT exige le respect des accords, le respect des agents de Fret SNCF et le retour à une gestion humaine et responsable de l'entreprise. Le transport de marchandises par le rail est un outil de la lutte contre le réchauffement climatique, une réponse à la préservation de notre planète. Il serait irresponsable de détruire cet outil public.

**POUR LA CGT, IL FAUT REVENIR À UNE ENTREPRISE PUBLIQUE UNIQUE INTEGRÉE,  
« LA SNCF ».**