



FUTURES SOCIÉTÉS : MIRAGE OU MIRACLE ?

Le 6 mars dernier, à l'occasion d'une réunion extraordinaire du CSE FRET, le cabinet d'expertise a restitué son rapport commandé par les élus du CSE FRET.

Le point de départ : un droit d'alerte économique sur la procédure de discontinuité exigée par l'État français et scénarisé par la direction

Lorsque des faits de nature à affecter de manière préoccupante la situation économique de l'entreprise sont connus, les élus du CSE peuvent demander des explications à l'employeur. Les élus CSE ont donc usé de cette prérogative et ont désigné un cabinet d'expertise indépendant pour être assistés. Ces travaux visaient notamment à éclairer les élus sur la pérennité financière des 2 nouvelles sociétés qui seraient créées (New Fret et New Technifret) le 1^{er} janvier 2025.

À LA HÂTE...

La direction, à la hâte, a commencé dès 2023 à mettre en œuvre le plan de discontinuité voulu par le Gouvernement et préparé de longue date, alors que rien ne l'y obligeait. Confiante, elle était certaine de conserver la quasi-totalité des flux dits dédiés jusque mi-juin 2024 faute de « repreneurs ». La CGT, exigeant pour sa part un moratoire sur la discontinuité, avait pourtant alerté et sommé la direction de ne pas se précipiter ! Résultat : à fin février 2024, 60 % des flux dédiés ont déjà été basculés à la concurrence !

La situation économique de Fret SNCF est plus qu'inquiétante. Déjà fortement dégradée en 2023 avec un chiffre d'affaires en baisse de 11 % par rapport à 2022, les choix précipités de la direction quant à la mise en œuvre de la discontinuité, ne peuvent qu'aggraver la situation en ce début d'année 2024.

PROJECTIONS DE LA DIRECTION : MIRAGE OU MIRACLE ?

Le « plan d'affaires » prévu par la direction pour 2026 table sur une hausse de 14,8 % des trafics mutualisés par rapport à 2022. En l'état, les hypothèses retenues par la direction apparaissent pour le moins trop optimistes (14,5 GTK en 2032 soit 35 % de tonnages supplémentaires par rapport à 2022), pour ne pas dire déconnectées. Dans la même veine, la direction vend un chiffre d'affaires (CA) en hausse de 18 % en 2026, et même de 47 % en 2032 !

Pour la CGT, cette progression est irréalisable avec les moyens actuels (humains, matériels, réseau) et alors même que les aides publiques, vitales au secteur, ne sont pas garanties au-delà de 2030 !

Quant à la marge opérationnelle (MOP), elle serait de 25 millions d'euros dès 2026 et atteindrait 40 millions d'euros en 2032 alors qu'à ce jour, elle est négative, en particulier des suites des politiques menées par ceux qui aujourd'hui promettent un avenir radieux au Fret !

DEUX FUTURS SOCIÉTÉS INVIABLES

Pour la CGT, à la lecture des hypothèses ayant servi de base à la discontinuité, les 2 futures sociétés (filiales) ne sont pas viables ! C'est également l'avis de nombreux spécialistes s'exprimant sous serment sur cette discontinuité lors de la Commission parlementaire.



Le droit d'alerte économique conduit par le CSE, a mis en lumière ce que la CGT dénonce depuis le début. Deux sociétés, deux plans d'affaires sans fondements, des hypothèses de croissance irréelles pour tenter de faire illusion, des capacités d'auto-financement proches du néant. Tout ceci, par ailleurs, sans aucune garantie que ce plan puisse satisfaire la Commission européenne, qui n'a pour le moment pris aucune décision.

QUAND CE N'EST PAS CLAIR, C'EST QU'IL Y A UN LOUP

Pour arriver à un tel miracle, la direction compte augmenter la productivité sur le dos des cheminots et augmenter ses tarifs auprès des chargeurs ! Dans le même temps, il sera indispensable d'investir dans les moyens de production, en particulier sur les opérations mi-vie des 27000, tout en cédant 40 % des actifs de Fret SNCF, sans trop savoir, par ailleurs, où ira le bénéfice de ces cessions. Parmi ces actifs se trouvent nos trucks qui servent à la pousse dans les 4 derniers triages à la gravité devant être cédés à SNCF Réseau.

Pour la CGT, cette cession est irréaliste car ce type de matériel est amianté. Mais au-delà, et dans un temps assez court, nous devons rendre la gestion du « tri à la gravité » à Réseau. De ce fait, la gestion des wagons isolés ne serait plus maîtrisée par Fret, alors que cette technique est un des seuls axes de développement de la future entreprise pour arriver au chiffre d'affaires et au niveau de MOP cités ci-dessus.

Pour ce qui est de « New Technifret », le modèle économique envisagé serait à l'équilibre, mais seulement si « New FRET » travaille à minima à hauteur de 85 % avec elle. Quand on regarde de plus près, il faut aussi que 30 % de la maintenance des locomotives restent à New Technifret alors que ce matériel doit être cédé !

ENSEMBLE POUR LA CONTINUITÉ DE FRET SNCF

Dans ce contexte, la CGT exige l'application de la recommandation n° 27 du rapport de la Commission d'enquête parlementaire : la fixation d'un « moratoire sur le plan de discontinuité proposé par le gouvernement français afin de réviser le processus de démantèlement de Fret SNCF à la lumière des travaux de la Commission d'enquête ».

La Fédération CGT a toujours été force de propositions, particulièrement à travers « Ensemble Pour Le Fret » et dernièrement dans « Ensemble pour la continuité de FRET SNCF ».

Cette nouvelle proposition de la Fédération CGT des cheminots est le prolongement du projet « Ensemble pour le FRET » et ses 13 révolutions afin de répondre aux objectifs du défi climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et contribuer à la réindustrialisation et au développement économique de la Nation.

**JE SUIS POUR LA CONTINUITÉ DU FRET SNCF PUBLIC
DU 28 MARS AU 4 AVRIL 2024,
JE VOTE ET JE FAIS VOTER CGT
AUX ÉLECTIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SNCF.**

