



LE SYNDICAT DES AGENTS DE MAÎTRISE ET DES CADRES



FRET SNCF : LE COUP DE GRÂCE ?

Historique et contexte :

La concurrence a été imposée en 2005 sur le marché du transport de marchandises, bien avant la partie voyageurs, libéralisée à partir de 2020. Selon ses partisans, cette bataille économique devait stimuler tous les acteurs, améliorer la qualité du service, attirer vers le rail de nouveaux clients et entraîner, par une hausse du nombre de trains en circulation, une amélioration des recettes permettant un meilleur entretien du réseau. Le fret ferroviaire s'est au contraire enfoncé dans une spirale infernale. En 17 ans, le trafic de marchandises est passé de 46,8 milliards de tonnes-kilomètre à moins de 32 soit une perte de 31% avec une perte pour FRET SNCF de 51% de part de marché. Durant cette période les effectifs de FRET SNCF passent de 15000 salariés à moins de 5500. Résultat, la part du rail dans le transport de marchandises a été divisée par deux entre 2006 et 2019 (de 20% à 10%).

La réforme ferroviaire de 2018 voit, en 2020 la création de la **SAS FRET SNCF** sous la houlette de la Ministre des Transports et de la transition écologique, Madame **Elisabeth Borne**. Cette société a été recrée avec des capitaux propres insuffisants et sans réelle stratégie.

Pourtant le bilan économique de la **SAS FRET SNCF** de ces deux dernières années est positif, signe s'il en ait que les efforts et l'investissement des salariés de la **SAS FRET SNCF** portent leur fruit.

La Commission européenne a ouvert le 18 janvier dernier une procédure formelle d'examen contre la France, relative aux conditions de financement de Fret SNCF sur la période passée 2007 - 2019.

La Commission craint que certaines mesures ne soient pas conformes aux règles de l'Union européenne en matière d'aides d'état. Elle pointe trois mesures : Les avances de trésorerie, l'annulation de la dette financière et l'injection de capital dans la nouvelle **SAS FRET SNCF**.

En réponse à l'ouverture de l'enquête de la Commission européenne, le Ministère des transports et la Direction de la SNCF élaborent en mai 2023 un plan de transformation de la **SAS FRET SNCF**.

Les points clés de ce projet de transformation :

1. **Désengagement au 31 décembre 2023 par Fret SNCF des 23 flux dédiés**, opérés principalement pour le compte d'opérateurs de transport combiné. Prorogation possible, à la demande explicite des clients, jusqu'au 1er juillet 2024 maximum, en vue d'assurer la continuité opérationnelle du flux jusqu'à sa reprise effective par l'EF reprenneuse du contrat.

En vue d'éviter un report modal inversé, Fret SNCF devra faciliter la reprise de ces flux par des EF tierces au moyen de mesures spécifiques :

- Remise à disposition du marché de 62 locomotives de ligne, à hauteur de ces trafics
- Offre d'une prestation de traction en sous-traitance (comprenant locomotives et conducteurs), pour une durée maximum de 36 mois
- Pour les conducteurs qui seraient volontaires, proposition d'un dispositif de mobilité volontaire sécurisée au sein de l'EF reprenneuse
- Pour les conducteurs qui seraient volontaires, mise à disposition auprès des opérateurs concurrents intéressés d'agents de conduite volontaires, pour une durée initiale maximum de 36 mois.

Aucune filiale du groupe SNCF ne pourra candidater pour la reprise des flux abandonnés pendant une durée de 5 ans.

2. **Transfert, au plus tard au 31 décembre 2024, des activités de production de trains à moyens mutualisés et de maintenance aujourd'hui exercées par Fret SNCF dans deux nouvelles filiales SNCF :**

- **Une nouvelle entreprise ferroviaire dont l'activité sera centrée sur les trains à moyens mutualisés** et qui devra honorer, jusqu'à leur terme, les mesures d'accompagnement contractualisées lors de la reprise des flux dédiés par des EF tierces. Pendant une période de dix ans, à compter du 1er janvier 2024, cette filiale ne pourra pas candidater sur le marché des trains entiers à moyens dédiés.

- **Une nouvelle société chargée de la réalisation des opérations de maintenance de matériels roulants**, pour Fret SNCF comme pour les autres opérateurs ferroviaires présents sur le marché.
3. **Fret SNCF devra céder à des tiers, ou transférer au sein de Rail Logistics Europe, de nouveaux actifs immobiliers de sorte que l'ensemble des actifs transférés à la filiale SNCF New-EF soient diminués de 40 % (en valeur de marché) par rapport à l'ensemble des actifs de Fret SNCF au 31 décembre 2021.**
 - Cession de nouveaux actifs immobiliers (au-delà du programme pluriannuel de cession déjà engagé par fret SNCF)
 - Transfert à un opérateur tiers de la gestion et de l'exploitation de la plateforme de Saint-Priest avant le 31 décembre 2024
 - Abandon de l'utilisation de la marque « Fret SNCF » au plus tard au 31 décembre 2024
 4. **SNCF devra, selon un calendrier distinct restant à déterminer, procéder à une ouverture minoritaire du capital de chacune des deux nouvelles filiales - ou de leur société-mère (la holding de Rail Logistics Europe) - à un ou des partenaires, qui pourront être publics, tout en préservant leur intégration globale au sein du groupe SNCF.**

L'analyse de CFE CGC FERROVIAIRE :

Présenté comme un moindre mal, le scénario sera examiné dans les prochains mois. Bruxelles rendra sa décision "idéalement avant la fin de cette année". Ce qui est sûr, c'est que personne ne sort gagnant de l'affaire. Car la mise à l'amende de **FRET SNCF** au nom de la libre concurrence tombe au plus mal. Plombé par le piètre état de l'infrastructure et la compétition frontale de la route, le fret ferroviaire s'était timidement remis sur les rails pendant le Covid... Jusqu'à frôler les 11% de part dans le transport de marchandises en 2021.

Le risque majeur est un report massif des marchandises sur la route qui va à l'encontre des objectifs de doublement de la part du ferroviaire dans le transport de marchandises d'ici à 2030.

La reprise des trafics par des sociétés concurrentes de **FRET SNCF** (DB Cargo rail, Europorte ...) n'est pas possible en l'état actuel. Ces entreprises ne sont pas dimensionnées pour absorber un tel volume et le transport de combiné ne sont pas au cœur de leur activités.

La mise à disposition de conducteurs volontaires pour assurer la continuité des trafics n'est pas garantie. Qui va être volontaire et dans quelles conditions d'emploi ? Pour quelle durée ? Cela démontre la fragilité de cette disposition qui soulève trop d'incertitudes.

Concernant la cessation des actifs (40%) aucun bilan des actifs immobiliers actuels de la **SAS SNCF FRET** n'est connu, de plus qui va décider et sur quels critères ?

La séparation de l'activité de maintenance du matériel dans une société dédiée de 400 salariés, le potentiel de production n'est pas garanti avec la perte de 62 locomotives et une hypothétique ouverture de la maintenance pour d'autres EF.

L'impossibilité de la nouvelle société « SNCF NEW EF », pendant une période de dix ans, à compter du 1er janvier 2024, de candidater sur le marché des trains entiers à moyens dédiés et cinq ans pour les filiales du groupe représente un blocage important à leur développement voir même à leur viabilité. De plus, si les sociétés concurrentes pourront faire appel à cette nouvelle société « SNCF NEW EF », il lui a été demandé de pratiquer des coûts de prestations raisonnables !

L'accompagnement des salariés concernés (environ 500) est le parent pauvre de ce projet, aucune mesure concrète n'a été présentée à ce jour. Il repose sur de belles intentions avec au cœur du dispositif le rôle des managers.

L'encadrement va être pour la direction un relai indispensable pour faire avaler une pilule trop grande. Dirigeants d'unité et Dpx seront encore les perdants dans cette opération.

CFE-CGC FERROVIAIRE dénonce la mise en place du processus de transformation au 1^{er} janvier 2024 alors que les conclusions de l'enquête de la Commission européenne ne sont pas rendues et qu'aucune négociation n'a été engagée par le gouvernement français.

Des enquêtes similaires sont en cours dans d'autres états de l'Union Européenne (Allemagne, Pologne, Portugal, ...) qui démontrent qu'un soutien financier est nécessaire pour le FRET ferroviaire.

CFE CGC FERROVIAIRE considère que ce processus ne peut être que néfaste pour la filière de transport de marchandises par voie ferrée, pour ses salariés et son encadrement, sans parler des conséquences climatiques que cela va engendrer.

CFE-CGC FERROVIAIRE invitent les agents de maîtrise et cadres à lire nos Positions sur la concurrence ferroviaire :



Notre A.D.N. est de Vous défendre avec le concept « Gagnant – Gagnant »

REJOIGNEZ-NOUS !

CFE-CGC FERROVIAIRE EST LE SEUL SYNDICAT COMPOSE EXCLUSIVEMENT
D'AGENTS DE MAITRISE ET DE CADRES.

ENSEMBLE NOUS SOMMES PLUS FORTS...

Valeurs



Adhésion



Avantages



Page Web

