SNCF

CSE FRET

Depuis le début de l'année, les élus du CSE FRET n'ont de cesse de dénoncer le discours ubuesque du gouvernement et de la SNCF en matière de développement du Fret Ferroviaire.

Régulièrement, des coups de com sont faits soit par l'État (Grenelle de l'environnement, COP21, Moratoire du Triage de Somain en 2016, Train des primeurs Perpignan-Rungis), soit par SNCF avec l'annonce en 2009 de Guillaume Pépy de passer à 25 % de Marchandises transportées par le rail en 2021.

En réalité, l'État continue dans sa politique de libéralisation totale du transport de marchandises qui passe par le tout routier, comme le démontrent ses décisions avec l'abandon de l'Écotaxe en 2016 et l'autorisation des 44 tonnes à l'essieu la même année.

Et plus récemment le contenu de la LOM (Loi d'Orientation sur les Mobilités), où le Fret Ferroviaire est quasiment inexistant. C'était déjà le cas de la Loi Pacte Ferroviaire.

On remarque que depuis l'an 2000 la part du FRET FERROVIAIRE a chuté de 17 % à moins de 10 % de part modale quand la route en représente plus de 85 %.

C'est le résultat de la casse de l'outil FRET SNCF par la SNCF :

En 10 ans, l'offre proposée aux chargeurs a chuté de 55 %, alors que les trafics perdus sont de 34 %. Cela veut dire tout simplement que FRET SNCF anticipe la baisse de trafic et diminue son offre plus vite que les parts de marchés perdues.

Par contre sur la même période, les effectifs diminuent de 57 %.

La dette de l'activité double et c'est près de 1,4 milliard d'intérêts qui est reversé aux banques.

La productivité des Cheminots a elle augmenté de 40 % en 6 ans.

Tout cela au profit de sa filiale GEODIS, premier Transporteur Routier d'Europe.

Depuis 2009…	En 10 ans
Baisse de l'offre	- 55,5 %
Baisse des trafics	- 34,3 %
Baisse des revenus	- 42,3 %
Baisse des effectifs	- 57,2 %
Pertes cumulées (MOP)	- 2 107
Frais financiers cumulés	- 1 446
Augmentation de la dette	x 2,3

Ce que nous savons pour l'avenir :

- L'application de la Loi Pacte sur le GPF SNCF va avoir pour effet de transformer FRET SNCF (aujourd'hui activité de l'EPIC MOBILITÉS) en Société Anonyme par Action Simplifiée, ce qui va accentuer la casse de l'OUTIL DE TRAVAIL.

Pour la partie économique :

- Par l'incapacité de ce type de société à recourir à l'emprunt d'argent Public : Cela implique que la future SAS FRET aura recours à la TITRISATION* afin de pouvoir investir. Ce financement risqué peut contribuer à aggraver la situation de FRET SNCF.
- Par le montage Financier concernant la DETTE de FRET SNCF : Car aujourd'hui le montage voulu par la direction du Futur-EX GPF SNCF pourra être attaqué par des entreprises ferroviaires privées. En effet celui-ci est exposé à une invalidation de Bruxelles qui pourrait amener Fret à récupérer la totalité de sa dette et déposer le bilan.

Pour la partie Sociale :

- Le business plan de la future SAS FRET prévoit la suppression de 1 500 emplois
- Par la renégociation de l'ensemble des accords d'entreprise et en particulier celui du temps de travail des agents dès le premier trimestre 2020,
- Par le remaniement des métiers (Polyvalence),
- Le recours au départ volontaire,
- Le recours massif à l'intérim.

Pour les élus du CSE FRET SNCF, une autre voie est possible, celle du développement du transport de marchandises par le Rail en complémentarité avec les autres modes de transports. Nous avons des propositions.

** Titrisation : Technique financière permettant à des établissements financiers de transformer les créances qu'ils détiennent sur des entreprises ou des particuliers en titres négociables. L'intérêt pour ces établissements financiers est de transférer aux acheteurs de ces titres le risque de non remboursement de cette créance. Les acheteurs de ces titres perçoivent en contrepartie un taux d'intérêt lié au niveau de risque de ces titres.*

Chez Fret SNCF, la destruction des emplois continue avec moins d'effectifs au cadre permanent.

Il y a 45 % des agents en moins depuis 2011, soit 4794 suppressions d'emplois au statut.

Entre 2017 et 2018, on compte 353 sorties d'agents statutaires pour 54 embauches au statut.

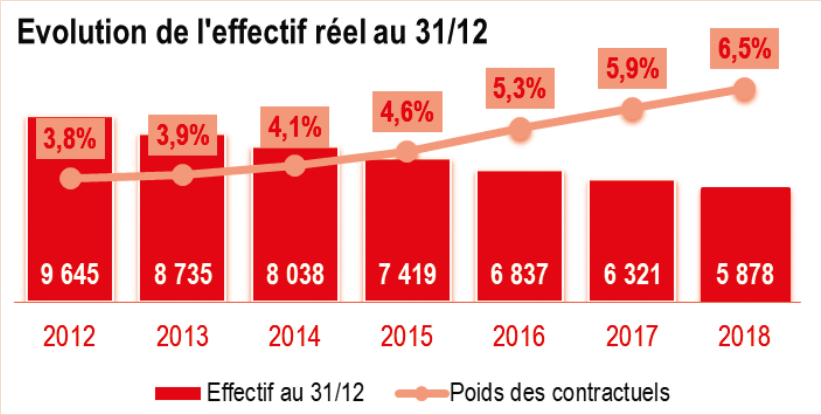
Autres faits préoccupants, les départs volontaires ont été multipliés par 2 en 2018 (ils sont au nombre de 100), les démissions sont également en forte progression.

Le recours à l'intérim a été multiplié par 3 en 4 ans.

La mobilité interne est en défaveur de Fret SNCF : chaque année, plus d'agents quittent Fret pour d'autres activités que d'agents du Groupe qui intègrent Fret ; cela met en évidence une réalité : à la SNCF, le Fret n'est pas une activité attractive.

Par ailleurs, certaines Directions Fret ont plus contribué que d'autres au recul d'effectif : la DFSR qui était la Direction Fret avec le plus d'agents en 2013, a vu son effectif réduire de près de 1 200 cheminots en 5 ans.

Au 31 décembre 2018, l'effectif réel de Fret est de 5878. Les prévisions à horizon 2023, sont de 4500 agents.



De plus, ces mouvements d'effectifs ont entraîné en quelques années une modification de la répartition par catégorie socioprofessionnelle.

Ainsi, en 2012, il y avait 18 % de cadres, en 2018 23 % de cadres, les collèges exécution et maîtrise ayant le plus contribués aux réorganisations et gains de productivité.

Une précarité du travail en forte progression. 1 agent fret sur 2 a déjà subi une restructuration.

L'ensemble des dépenses aux entreprises extérieures pour mise à disposition de personnel a augmenté de 70 % en 2 ans.

En 2018, ces dépenses représentent presque 8 millions d'€, soit plus de 130 agents à temps plein sur l'année !!

La direction assume le recours à l'emploi précaire, notamment sur le métier d'OPF.

À fin mai 2019, il y 89 contrats d'intérim chez Fret, dont 39 à la DFAC, qui compte 518 agents d'exécution sédentaires, soit 1 intérimaire pour 13 agents. Au-delà de la précarisation de l'emploi constatée chez Fret, quel encadrement pour ces intérimaires et quelle formation ?

Une tendance au vieillissement qui n'est pas tenable à long terme.

Le peu d'embauches de jeunes salariés, n'a pas permis d'inverser la pyramide des âges de Fret SNCF.

La population est vieillissante, et 14 % de l'effectif chez Fret a 55 ans ou plus. Le vieillissement est peu pris en compte par l'entreprise, comme le souligne le rapport des médecins de travail cette année.

De plus, de nombreuses enquêtes externes le démontrent, l'absentéisme maladie augmente avec l'âge.

Quelles politiques de l'entreprise pour accompagner ces cheminots ?

Si l'absentéisme touche toutes les catégories socioprofessionnelles, les agents exécutions et maîtrises sont plus touchés que la moyenne. Par ailleurs, les jours moyens d'absence pour maladie sont en progression pour les sédentaires et les roulants. Certaines Directions Fret sont plus exposées que d'autres pour diverses raisons (contraintes liées aux métiers, réorganisations, etc.)

Le rapport annuel des médecins du travail pointe que les cheminots sont de plus en plus exposés aux Risques Psycho Sociaux, essentiellement du fait des réorganisations incessantes chez Fret : mobilité, surcharge de travail, anxiété, troubles du sommeil, impacts sur la vie personnelle et fatigue.

En 2018, 1 075 cheminots ont été concernés par une réorganisation. Ce nombre a été multiplié par 3 en 2 ans.

Ces réorganisations à marche forcée ont donc des impacts sur les conditions de travail et la santé des agents.

Les salariés sont de plus en plus démotivés par ces réorganisations : où va l'entreprise ? Que va devenir mon poste demain ? Quelles perspectives m'offre mon avenir chez FRET SNCF ?

Enfin, les cheminots chez Fret dont le poste est supprimé peinent à retrouver un poste dans une autre branche du Groupe. Pourquoi ? Parce qu'aucune activité n'est épargnée par les réorganisations sur l'ensemble du GPF (- 3 000 emplois en 2018)

Baisse d'effectif, épuisement, usure, inquiétude : face à ces constats, déjà mis en évidence sur les rapports des médecins et sur les bilans sociaux les années passent… Quels plans d'actions la Direction a mis en place ? Aucun.

Autre indicateur révélateur de la dégradation des conditions de travail chez Fret : l'accidentologie est en forte progression en 2018.

Les accidents de travail sont en forte progression, notamment ceux sans arrêt de travail.

Ces derniers ont progressé de 66 % en 1 an. Là non plus, aucune explication de fond de la Direction sur cette inquiétante progression.

Les accidents sont par ailleurs plus graves que l'année dernière, notamment chez les sédentaires exécutions et les roulants.

La Direction de SNCF Mobilités a demandé une enquête au Cabinet AMPLI sur la thématique suivante « Est-ce qu'il fait bon travailler dans mon entreprise ? ». Cette enquête s'est déroulée fin 2018. Chez Fret SNCF, 41 % des agents ont répondu.

Globalement, cette enquête montre que 2/3 des agents considèrent que Fret SNCF n'est pas « une entreprise où il fait bon travailler ». Ce ratio est par ailleurs identique au périmètre de Mobilités. Il est beaucoup moins important (40 %) sur un échantillon d'entreprises qui opèrent dans le transport de marchandises.

Quelles sont les populations les moins satisfaites ?

Ce sont les agents d'exécution entre 35 et 54 ans avec une ancienneté représentative (+ de 10 ans).

Ce sont pour partie ces cheminots qui ont subi des réorganisations de Fret SNCF.

Enfin cette étude montre que seulement 22 % des personnes interrogées ont « confiance dans les équipes dirigeantes et les encadrants qui vont mener la filialisation de Fret ».

La majorité de l'encadrement juge le management injuste et clientéliste, ne croit pas en l'avenir de FRET avec des décisions qu'ils jugent incohérentes, déconnectées de la réalité du terrain et inadaptées. Malgré cette défiance envers les équipes de Direction, 58 % des agents restent engagés au travail, 49 % sont fiers d'être cheminots chez Fret SNCF même si 36 % pensent que l'entreprise ne les « respecte » pas.

Une politique de formation à la hauteur des enjeux de Fret ?

Non. Les heures de formation en 2018 sont en baisse par rapport à 2017 et aux prévisions.

Conséquence du recul des embauches d'agents de conduite, il y a eu 4 fois moins d'heures de formation conduite que prévues. Cette baisse des recrutements observée et couplée aux suppressions de postes se poursuit chez Fret, fait porter à l'entreprise des risques importants, au regard des exigences de sécurité nécessitées par l'activité et des attentes en termes de production qui restent fortes.

Où en est Fret sur l'égalité femmes hommes ?

Les femmes restent sous-représentées chez Fret. Chaque année, la direction oppose à ce constat leur difficulté à attirer des femmes sur les postes soumis à roulement.

Au-delà de cette justification simpliste, force est de constater que si les femmes représentent 11 % de l'effectif réel, elles sont 30 % chez les contractuels et 9 % chez les statutaires.

Par ailleurs, la moitié des cadres contractuels sont des femmes (elles ne sont que 20 % à être cadre statutaire).

CSE FRET

De plus, 20 % des femmes sont au forfait jour pour une représentativité de 11 % au sein de l'entreprise !

La loi « Avenir Professionnel » de septembre 2018 a comme objectif la résorption des inégalités de salaire entre les femmes et les hommes (à échéance 3 ans). Cette loi rend notamment obligatoire pour les entreprises de 1 000 salariés au moins, de publier sur son site internet la note globale de l'index égalité Femmes/Hommes. Les résultats ont été publiés au périmètre du groupe SNCF (**www.sncf.com**) au travers des critères retenus, le groupe a obtenu 78 points sur 100.

Mais les résultats publiés au périmètre du groupe ne permettent d'évaluer où en est Fret sur l'égalité femmes hommes. Nous encourageons donc la Direction de Fret à communiquer sur la notation obtenue au périmètre de l'entreprise, en toute transparence, afin d'évaluer les points à améliorer.

Proposition du CSE FRET pour la relance de l'activité :

STRUCTURATION D'ENTREPRISE :

- Les élus du CSE s'opposent à la transformation des EPIC en sociétés nationales de type SA. Elle propose le regroupement de SNCF Réseau, SNCF Mobilités et l'EPIC SNCF (dit « de tête ») au sein d'un seul EPIC SNCF en veillant à la séparation comptable entre l'opérateur et le gestionnaire de l'infrastructure, seule obligation imposée par les textes européens.
- Le retour à des établissements Multi-Activités, où un cheminot qu'il soit du FRET ou d'une autre activité pourra exercer son métier. Par exemple un conducteur de FRET peut conduire aussi bien un train Fret qu'un train de voyageurs.

DETTE :

- Les élus du CSE préconisent le fléchage de la TICPE1 pour le financement des infrastructures de tous les transports (routes ferroviaires, voies navigables…). La TICPE est une taxe appliquée aux produits utilisés comme carburant pour moteur ainsi qu'aux hydrocarbures qui sont utilisés pour le chauffage, à l'exception du gaz naturel. À ce titre, c'est une forme de « taxe écologique ».

- Les élus du CSE préconisent que l'ensemble des infrastructures de transport doivent être financées par l'État. Ils proposent pour ce faire, d'affecter l'intégralité de la TICPE à ce financement, dont 6 Mds € directement au financement du Réseau Ferré National.
- Les élus du CSE préconisent la création d'un Versement Transport2 additionnel pour les régions : pour le fonctionnement et le développement des transports de voyageurs régionaux, il est urgent de doter les Régions d'une ressource financière propre, pérenne et dynamique. La création d'un Versement Transport Régional (VTR) permet de doter les régions d'une ressource provenant du secteur économique, principal bénéficiaire du système des transports régionaux.
- Les élus du CSE préconisent de stopper les Partenariats Public-Privé (PPP) qui ne servent que l'intérêt de groupes du BTP3 (Vinci, Bouygues, Eiffage). La LGV Tours-Bordeaux, pour laquelle RFF a signé avec Vinci le plus important Partenariat Public-Privé de France, est un bon exemple. Alors que 71 % du financement sont publics (État, RFF, collectivités locales), le groupement Lisea est assuré d'une rente de 250 millions d'euros par an pendant 50 ans.
- Les élus du CSE préconisent la création d'un pôle financier public pour donner la priorité à l'emploi, à la création de richesses dans les territoires et à la préservation de l'environnement, et non plus à la recherche de la rentabilité des capitaux.

FRET :

Les élus du CSE préconisent :

- Un meilleur engagement des pouvoirs Public et une véritable politique d'aménagement du Territoire. Ce qui implique que des zones logistiques et des installations terminales.
- D'établir un diagnostic, pour que les besoins d'investissement en infrastructures urgents soient identifiés, par exemple 35 % du trafic Fret utilise les petites lignes menacées…

CSE FRET

- De remettre le fret de marchandises au cœur des priorités du pays, en restituant le rôle capital de FRET SNCF dans le maillage du territoire, lui conférant une mission de service public incontestable. **Combien coûterait sa disparition pour le pays et ses territoires ?**
- De revenir à une politique de volume.
- De redéfinir nos organisations des synergies, au service des chargeurs, des voyageurs, des territoires, du Groupe SNCF par la mutualisation des moyens, améliorant ainsi les services, tout en diminuant les coûts.
- D'ici 5 ans le trafic marchandise va augmenter de 35 %. Il faut donc repenser la stratégie commerciale par nos implantations territoriales, arbitrées par un « Etat Stratège », en lien avec les ports & zones logistiques.
- De faire de FRET SNCF le pivot du Groupe dans son activité de transport marchandises en créant une synergie avec les autres activités, notamment Géodis.
- De redéfinir les règles concurrentielles entre les modes de transports.
- Le développement des ports doit s'appuie sur davantage d'acheminements ferroviaires à destination et en provenance des Hinterlands (« zone de distribution des ports »). Il n'est pas normal qu'un grand port comme Le Havre ne remette que 3 ou 4 % de son trafic total au mode ferroviaire quand d'autres ports européens comptent 35 % de part modale ferroviaire (Hambourg).
- De développer la distribution urbaine en s'intéressant aux acheminements en amont et définir les infrastructures nécessaires (hôtels logistiques, plateformes intermodales ou Cross-Dock…).
- D'internaliser les coûts externes propres à chaque mode (supportés par la collectivité) par une tarification du fret à son juste coût. Les élus du CSE se prononcent pour une Tarification Sociale Obligatoire (TSO).
- De réorienter l'utilisation des produits de la fiscalité (exemple du produit de la TICPE).
- Que les aides publiques aux entreprises industrielles et de service doivent aussi être conditionnées à l'usage d'un mode de transport vertueux. La transparence et le contrôle doivent être de mise sur les aides, exonérations et défiscalisations (CICE, CIR…) dont bénéficient les transporteurs et faire l'objet de conditions sociales et environnementales.

2018 et 2019 : les résultats illustrent une nouvelle fois l'impasse dans laquelle se trouve FRET SNCF

Deux commissions économiques se sont tenues les 9 et 13 mai 2019. Elles portaient sur les résultats de FRET SNCF pour l'exercice clos 2018 et le budget 2019. Une question : comment va FRET SNCF ? Une réponse : toujours mal avec des tentatives d'éclairage avec les chiffres présentés par le cabinet SECAFI, expert du CSE.

FRET SNCF publie chaque année ses comptes. Ils permettent de mesurer l'évolution de l'activité, des revenus, des charges, des effectifs, etc. Ils permettent de comprendre comment va l'entreprise (sa dette, son patrimoine, etc.).

FRET SNCF accuse, en 2018, de nouvelles pertes. Le budget 2019 table également sur de nouveaux déficits. Ces deux exercices sont à l'image de ce que nous endurons depuis plus de 10 ans : chaque année, de moins en moins d'activité, chaque année, de moins en moins de cheminots.

Ces commissions économiques ont permis de disposer de plusieurs informations sur différents indicateurs suivis par l'entreprise. Ces derniers illustrent assez bien la façon dont FRET SNCF évolue depuis 2009. Son activité se réduit d'année en année, soutenue par quelques rehaussements tarifaires timides sans pour autant que les économies réalisées (principalement sur les effectifs) permettent de stopper l'hémorragie de la dette, comme l'illustre les indicateurs suivants :

Indicateurs fin d'année	2017	2018	Budget 2019
Trains km à charge (M trkm)	35,6	31,5	nd
Trafics Fret (GTKm)	18,7	17,4	18,7
Produits du trafic (en M€)	810	727	828
Charges (en M€)	- 1 043	- 1 004	- 1 005
MOP (en M€)	- 114	- 172	- 88
Frais financiers (en M€)	- 165	- 160	- 163
Locomotives (en Nbre)	488	487	469
Effectifs (point de sortie)	5 882	5 503	**5 110**
Endettement net (en M€)	4 590	4 976	**5 268**

Les résultats de l'activité, à fin Juillet, démontent que FRET est en retard de près de 30 Millions d'€ par rapport budget 2019 avec 1140 trains supplémentaires perdus ! Malgré des discours de la direction rassurants, la chute continue.

CSE FRET

2018, hors coût mouvements sociaux, les résultats de Fret sont en retrait de 50 millions d'€ par rapport au Budget. Le mal est donc profond.

FRET SNCF avait prévu de dépasser le milliard d'euros de chiffres d'affaires pour renouer avec l'activité équivalente à 2015. Mais indépendamment des mouvements sociaux, pour s'opposer à une réforme ferroviaire abîmant le service public voyageur et marchandise

En M€	2016	2017	B2018	2018	Ecart
Produits du trafic	*792*	*810*	*861*	*727*	*- 134*
				dont mouvements sociaux	*86*
Non atteinte du budget - Hors mouvements sociaux					***- 48***

Même si les mouvements sociaux auraient pesé pour 86 M€ dans les recettes de 2018, FRET SNCF n'aurait tout de même pas atteint son objectif puisque l'entreprise réalise chaque année de moins en moins de trains, conformément à sa stratégie d'économies !

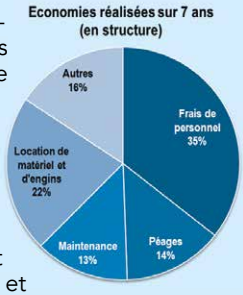
FRET SNCF ne parvient donc pas à inscrire son avenir dans la logique de développement qu'elle continue pourtant de porter dans les discours. Et la reconquête des trafics continue d'être un vœu pieux.

Toutes les DF sont en repli et connaissent de fortes difficultés qui s'expliquent notamment par de moindres évolutions de nos 10 clients structurants. C'est vrai par rapport à 2017 ; c'est vrai aussi par rapport à 2016, année pourtant marquée par nos difficultés dans le secteur des céréales et de la sidérurgie. Ainsi, en 2018, la majorité d'entre eux sont en retrait comme l'illustre le graphique ci-après :

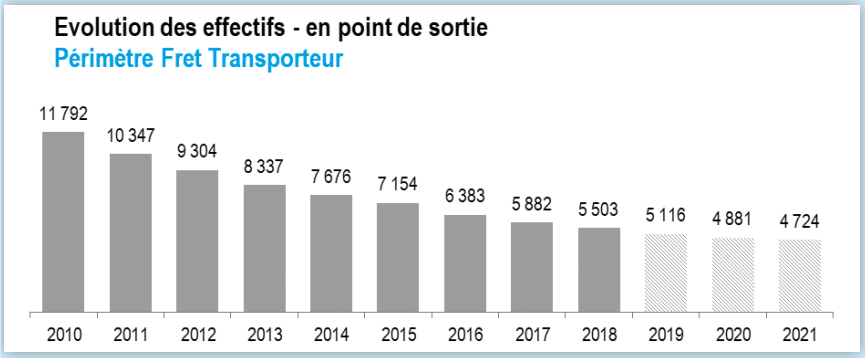
La baisse de l'activité est à l'origine de nos résultats dégradés. Les économies réalisées dans l'exploitation sont à l'origine de nos difficultés opérationnelles

La MOP est un indicateur de « performance économique » suivi par FRET SNCF. Il se mesure par le solde entre les revenus et les dépenses engagées (personnel, maintenance, sillons, etc.).

FRET SNCF affiche depuis plusieurs années une politique forte de réduction de ses coûts en lien avec son objectif d'équilibrer ses résultats. En 7 années, les économies ont surtout été réalisées grâce notamment aux baisses d'effectifs et aux baisses de la maintenance :



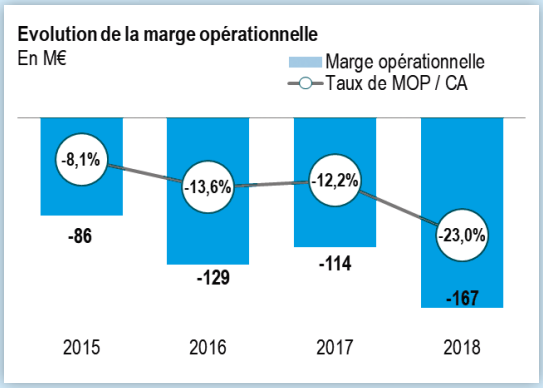
Le cabinet d'expertise SECAFI a permis d'ailleurs de réaliser une chronique d'effectif qui met bien en évidence la baisse du nombre d'emploi depuis 2010 :



Ainsi, malgré les économies réalisées, les résultats opérationnels demeurent dégradés. D'ailleurs, l'expert souligne l'enjeu de la reconquête des trafics.

Pour ce dernier, si nous avions la même activité qu'en 2015, FRET SNCF arriverait aujourd'hui à couvrir ses charges. **C'est un élément d'autant plus important, que les directions successives ont en même temps qu'elles faisaient régresser les organisations de production, eu comme discours la reconquête des trafics… laquelle n'est jamais arrivée.**

La marge opérationnelle ***(différence entre revenus et dépenses)*** affiche donc des pertes de 167 millions d'euros contre 114 en 2017. Sur 4 ans, 500 millions de pertes opérationnelles ont été affichées. Les produits du trafic (chiffres d'affaires obtenus par les trains de nos clients) expliquent la moitié de ces pertes-là sur la période.



Conséquences de cette politique de désengagement, FRET SNCF connaît un endettement sans précédent

La dette est passée de 1,7 milliard en 2008 à 4,9 milliards en 2018. Cette progression s'explique pour moitié par les seuls frais financiers payés.

La dette de FRET SNCF s'élève à 4,9 milliards fin 2018. Cette dette, qui est en réalité une dette du Groupe, représente 70 % de l'endettement de SNCF Mobilités.

Les intérêts versés aux banques (frais financiers) représentent aujourd'hui 67 % des pertes de FRET SNCF. Aujourd'hui sur 5 milliards de dettes, 2,3 milliards proviennent des frais financiers.

Pour 2019, on change les chiffres des objectifs mais rien ne change

Le budget 2019 affiche une volonté de réduction de la marge opérationnelle pour la situer à près de 90 M€ de pertes.

À ce jour, le budget ne semble pas pouvoir être atteint dans une période de fortes tensions pour les collectifs de travail et pour l'avenir de FRET SNCF. À ce titre, nous pouvons, par exemple, citer la réorganisation des DF et la suppression de 400 postes, compensée par des « créations » de 200 postes.

Dès lors, FRET SNCF est dans une période fragile qui va voir se conjuguer la remise en question de notre objet social, la transformation juridique (filialisation), la poursuite des pertes notamment de contrats et de trafics. Ces transformations continueront d'affecter les agents qui œuvrent, chaque jour, pour faire du mieux qu'ils peuvent leur travail, sans en disposer toujours des moyens nécessaires. Le management ne doit pas sous-estimer ces phénomènes avec des risques psycho-sociaux, accrus au sein de nos activités.