



**CSE  
FRET**



**Bulletin n° 87**

# LES INFOS CSE

## Septembre 2024

### LA RENTRÉE DU FRET

Travaux en Maurienne, Commission européenne et transformation de Fret SNCF, voici les dernières infos en cours.

### DISCONTINUITÉ, MON AMOUR...

Un dossier d'avancement du projet de « La transformation attendue de FRET SNCF à la suite du courrier ministériel du 23 mai 2023 » a été présenté aux élus du personnel. Cette appellation alambiquée et neutre cache en fait les mesures actives en cours pour mettre en œuvre la discontinuité.

Au-delà de toute considération technique et bien avant la première analyse, on peut déjà s'interroger sur la formulation de « transformation attendue ». Il est essentiel de rappeler qu'il ne s'agit pas du tout d'une transformation puisque l'entreprise ne sera pas modifiée, mais bel et bien liquidée. Le terme « attendue » n'est pas forcément adéquat, car l'échéance n'est attendue de personne, mis à part peut-être de la direction de FRET SNCF. La seconde remarque concerne la référence au courrier ministériel du 23 mai 2023. En effet, il y a plus d'un an, un ministre a pris une décision politique que l'UNSA-Ferroviaire juge arbitraire et dont la valeur pourrait être totalement nulle au regard d'une vision potentiellement différente du futur ministre des Transports qui prendra ses fonctions très bientôt.

Avec une certaine ironie, on peut délicatement apprécier le dévouement et la volonté inébranlable de la SNCF à mettre en œuvre un projet de dissolution dans un calendrier hyper serré qu'elle s'est elle-même arbitrairement fixé. Vas-y que je te cède mes 23 flux dédiés... Vas-y que je brade mes locomotives... Et hop, on supprime 10 % du personnel... Bienvenue à FRET SNCF, on rase gratis ! Mais malgré ce bel engagement politiquement désintéressé, voué à satisfaire une Commission européenne qui n'en demandait pas tant, on remarque qu'il manque un élément principal au grand projet de discontinuité : la réussite de n'importe quel projet professionnel est intimement liée à l'adhésion des salariés. Et dans le cas présent, il manque de la considération pour tous ces cheminots du Fret qui ont connu d'incessantes restructurations ces vingt dernières années et pour lesquels on veut faire disparaître le cadre social actuel. Rien d'étonnant, on priorise l'économique sur l'humain en générant de nouveaux risques psychosociaux.



**FRET**

[cse.fret@unsa-ferroviaire.org](mailto:cse.fret@unsa-ferroviaire.org)

## LE BOUT DU TUNNEL ?

Le 27 août 2023, une avalanche de cailloux s'est déversée au niveau du tunnel de la Brèche, entre Saint-Michel-de-Maurienne et Modane, entraînant une interruption brutale des circulations. Depuis, différents pronostics de réouverture se sont succédé, évoluant au fil des travaux de sécurisation et inspections de la falaise de la Praz. Malgré un chantier d'une ampleur exceptionnelle mené 7 jours sur 7 par SNCF Réseau, la découverte de cavités plus étendues que prévu met fin aux espoirs de réouverture initiale à l'automne 2024. Effectivement, le 7 août dernier, un communiqué de presse du Préfet de Savoie et de SNCF Réseau a annoncé le report de la réouverture de la ligne à la fin du premier trimestre 2025, avec à nouveau les mêmes réserves de « survenance d'un nouvel aléa géologique ». C'est un nouveau coup dur pour les agents FRET travaillant sur le secteur de la Maurienne. Avec un sens certain de l'euphémisme, la direction avoue à demi-mot que la communication interne n'a pas été bonne. Les agents ont découvert par la presse que les travaux allaient durer au-delà du 31 décembre.

Il est toutefois à souligner que SNCF Réseau a profité de cette fermeture totale pour avancer plusieurs chantiers importants sur la ligne, au départ prévus pour se dérouler en 2024 et 2025. Parmi eux, il est à noter qu'un important chantier de renouvellement de voie et ballast a commencé cet été sur la ligne. Ces chantiers provoquant en général des impacts importants pour les circulations peuvent ainsi se dérouler plus facilement et sans pénaliser le trafic.

Mais, c'est une mauvaise nouvelle pour le développement durable et le transport par rail. Quelle que soit la date de réouverture, les conséquences n'iront pas à l'avantage du ferroviaire. Actuellement, la plupart des chargeurs sont contraints de réorienter leurs schémas de transport vers du tout-route pour poursuivre leurs activités et l'on peut penser que certains ne reviendront pas sur le rail.

Finalement, on ne sait pas encore grand-chose sur la continuité des accords, mais on est sûr que la direction a pour but premier de réduire les frais engagés actuellement et d'alléger la masse salariale avant la réouverture de la ligne. Elle souhaite que les mouvements des agents se fassent sur la base du volontariat afin de travailler au mieux dans l'intérêt de tous. La charge a baissé du fait du désengagement de Fret dans la Maurienne et le nombre d'agents est le même. Donc, la direction précise qu'on va se retrouver dans une situation excédentaire. Certains postes seront supprimés. Pour résumer, FRET SNCF veut poursuivre les mesures d'aide aux salariés dont elle est certaine qu'elle en aura besoin après le rétablissement de l'autoroute ferroviaire (et donc se débarrasser des agents dont on n'aura plus besoin). Encore une fois, on priorise l'économique sur l'humain.

## DEUX POIDS, DEUX MESURES

Pendant que l'Europe campe sur ses positions en ce qui concerne les sanctions contre Fret SNCF, la Commission valide une aide d'État allemande de 1,7 milliard d'euros au fret ferroviaire. L'exécutif européen a annoncé, le 21 mai, avoir donné son accord à ce régime d'aides par subventions directes prévu jusqu'en 2029, à raison de 320 millions d'euros maximum par an. L'aide vise à soutenir les opérateurs de transport par wagons isolés et le transport par groupe de wagons. Ces deux types de transport peinent à atteindre la viabilité économique, résume la Commission. Sont inclus dans le dispositif les trajets jusqu'à une distance maximale de 300 kilomètres s'ils sont effectués par des trains-blocs courts comptant 15 wagons maximum. D'autres dispositifs allemands soutenant le transport ferroviaire de marchandises et de passagers ont été autorisés dernièrement.

Notre analyse était donc la bonne depuis le début des annonces du gouvernement le 23 mai 2023. La direction SNCF et le Gouvernement se sont emparés du dossier d'aides dites illégales afin de démanteler rapidement la société FRET SNCF. Oui, il y aura du fret ferroviaire, pas avec un opérateur public qui coûte de l'argent à l'État, mais bien avec un opérateur privé qui fera des profits grâce à cette sanction européenne.

L'UNSA-Ferroviaire ne cesse de rappeler à la direction et aux politiques qu'il est essentiel de redonner à FRET SNCF des missions de service public financées en tant que telles afin de remplir les objectifs écologiques et sanitaires indispensables à la survie de notre mode de vie. Le train des primeurs est une illustration de ces flux insuffisamment rentables économiquement, mais qui permettent de supprimer 20 000 camions sur les routes chaque année entre Perpignan et Rungis...

**FRET**[cse.fret@unsa-ferroviaire.org](mailto:cse.fret@unsa-ferroviaire.org)