



NUMÉRO : 36

Paris, le 7 novembre 2017
Le Bulletin FRET à destination des UR, UAD, SF et militants

Dossier : Commission Territoriale DF Sol et Rail du 7 novembre 2017.

La commission territoriale de la DF SR s'est tenue, présidée par Hélène LARROUY (directrice de la Direction Fret Sol et Rail), assistée de Pascal MARCHAL (Directeur de l'agence commerciale) et Hélène VIVIER (assistante Relations Sociales). La délégation UNSA était composée de Laurent DOUBLET et Nicolas TASTEVIN.



En préambule de la réunion, la Directrice a voulu faire un point sur la situation et l'actualité de FRET SNCF. Elle souhaitait notamment revenir sur la parution d'articles dans la presse concernant principalement 2 sujets :

- La situation du FRET ferroviaire en général
- La dette de FRET SNCF et donc par conséquent celle de l'EPIC SNCF MOBILITE.

La situation du FRET ferroviaire en général

Le FRET ferroviaire rencontre des difficultés avec différents facteurs extérieurs comme la désindustrialisation de la France, la faiblesse des ports français face aux autres ports européens et la modification de la gestion de production des industries avec « la production au juste à temps ».

Le FRET Ferroviaire doit également faire face aux facteurs « Réseaux », notamment concernant la qualité des sillons. En effet, la difficulté demeure pour les EF dans la réactivité, dans la qualité de la réponse sillons et dans la qualité des sillons « FRET » face à ceux des trains de voyageurs.

La ministre a récemment reçu les représentants des différentes EF et a conscience du problème.

La dette de FRET SNCF

La dette de FRET SNCF représente 4 milliard d'euros, dont notamment 200 million d'euros de frais financiers par an. Ces frais financiers augmentent chaque année. Ce système est insoutenable. La

problématique de cette dette est le principal sujet de FRET SNCF, qui aura pour objectif sa recapitalisation.

Aujourd'hui, on a « une fenêtre de tir ». Au sein du GPF, on a une opportunité d'avoir une autonomie. L'objectif est de monter un dossier montrant la viabilité financière de FRET SNCF. Ce dossier doit convaincre FRET SNCF et le gouvernement. Il faut que FRET SNCF trouve aujourd'hui la voie d'une marge opérationnelle de 50 Million d'euros.

A cet effet, la direction de FRET SNCF dispose de forts leviers devant elle :

- L'étude de la re-conception sur certains sites en baisse de trafics.
- La gestion capacitaire sur des zones « grands parcours » pour mutualiser les trafics afin de réduire les coûts. Ainsi, FRET SNCF pourra optimiser les capacités et prospecter des clients nouveaux.
- La maîtrise de la maintenance du matériel roulant, qui représente des gains importants.
- Les leviers liés à l'innovation.
- Des évolutions sur le model managérial, plus de proximité et de responsabilité au plus près du terrain.

L'autonomie : Certaines prestations du GPF sont refacturées à FRET SNCF. (Serveurs, groupes d'experts SI, service juridique, le digital, RH, l'innovation GPF ou direction des audits...) C'est une facturation appliquée sans que FRET SNCF puisse adapter le prix de ses besoins. La facture est très « luxueuse ». C'est un sujet à regarder avec attention pour les gains.

Tous ces leviers permettront de montrer que FRET SNCF est viable économiquement. L'objectif est d'être recapitalisé. C'est une décision politique qui n'appartient pas à FRET SNCF mais au gouvernement. Ce dernier demandera certainement des contreparties.

Concernant les articles parus dans la presse, la notion de privatisation est différente de la notion de filialisation. Ce n'est pas un sujet « SNCF ». Ce sera une réponse politique. Pour FRET, c'est une trajectoire industrielle et autonome.

Concernant les chiffres de 3000 suppressions de postes annoncées, pour la directrice, ces chiffres sont « aberrants ». « Ceux qui colportent ces chiffres prennent leurs responsabilités ».

L'avenir de la DF Sol et Rail

En 2017, le Chiffre d'Affaire a baissé de 14 %. C'est une situation très difficile sur le marché des céréales. Le business de la DF Sol et Rail est très attaqué par la concurrence qui casse les prix. Concernant les autres DF, DF AC se porte bien. DFCA souffre à cause du problème de l'acier. DFCE souffre également, et notamment face à la concurrence de la route

Selon la directrice, « *OUI, on supprime beaucoup de postes, OUI on va continuer pour faire baisser les prix et être plus attractif face à la concurrence et OUI il y aura des efforts à faire en termes de productivité.* »

Sur les 14 intérimaires de la DF SOL et Rail : « *La DF Sol et Rail en a besoin pour les besoins de variabilité de la demande en ressources humaines. L'intérim est nécessaire pour une demande croissante des clients de FRET.* »

« *OUI, il faut revoir l'organisation de la PF NMD. Le projet est lancé pour la refonte de l'organisation.* »

Point sur les appels d'offres.

Appels d'offres gagnés

Pas d'AO gagné dans la période

Appels d'offres renouvelés

VTG Engrais vers Rouen : Environ 110 TM – démarrage 1/7/17

EQUIOM Ciments : Environ 600 kT – démarrage 1/1/18

EQUIOM Granulats : Environ 670 kT – démarrage au 1/1/18

Appels d'offres perdus

Soufflet – Metz et Strasbourg : Environ 130 TM – fin du trafic au 1/7/17

Lafarge Ciment : LAFARGE a décidé de ne pas renouveler l'Appel d'Offre suite à des problèmes de qualités et notamment au départ de du port de Bonneuil et de Valenton. Pour la directrice : « *LAFARGE, c'est bien fait pour nous, la qualité est pourrie !!!* »

La délégation UNSA-Ferroviaire en Commission Territoriale Sol et Rail