



**CSE
FRET**



Bulletin n° 80

LES INFOS CSE

Décembre 2023

DERNIÈRES NOUVELLES DU FRET AVANT LA FIN... DE L'ANNÉE

Manifestation bruxelloise, négociations salariales, locations de wagons et nouvelle perte de trafic. Voici les dernières informations de 2023.

TOUS À BRUXELLES

Le 12 décembre, une manifestation « Ensemble contre l'austérité » organisée par la Confédération européenne des Syndicats et la Fédération européenne des travailleurs des Transports s'est déroulée à Bruxelles. Ce rassemblement a réuni plus de 15.000 cheminots de toute l'Europe venus exprimer leur mécontentement à cette Commission européenne qui navigue à contre-courant d'une politique écologique voulue par de nombreux pays dans le monde. Des membres des syndicats de 30 pays ont fait le voyage vers la Belgique et les élus UNSA-Ferroviaire étaient présents pour porter les revendications des cheminots du Fret.

Ce rassemblement, qui met en évidence les malaises sociaux et économiques qui règnent en Europe, survient à la veille d'une réunion des chefs de gouvernement qui travaillent sur un nouveau projet de réforme des règles économiques de l'UE. La contenance de ce projet proposé par la Commission européenne précise que les États membres présentant un déficit de plus de 3 % du PIB devraient réduire chaque année leur déficit budgétaire d'au moins 0,5 % . En cas de ratification, cela impliquerait une réduction des budgets de 45 milliards d'euros pour la seule année prochaine dans les pays concernés. 13 états européens, dont la France, sont visés par cette mesure. Cela aurait pour conséquence de nouvelles réductions drastiques des services publics médicaux, sociaux, éducatifs et mettrait en péril les projections sur le développement durable auquel le ferroviaire est amplement lié. Dans un contexte actuel déjà largement délétère, la mise en œuvre de ce projet pourrait s'avérer dramatique. Cette journée de mobilisation montre que les travailleurs du ferroviaire européens ne s'avouent pas vaincus, sont prêts à faire face et s'opposent aux décisions injustes des chevaliers noirs de l'Europe.



ERMEWA DEVIENT STREEM

Vendu par la SNCF pour plus de trois milliards d'euros en 2021, le groupe Ermewa (rebaptisé Stroom) profite de la croissance du marché du fret ferroviaire en Europe bien aidée par les politiques publiques. Sa filiale de location de wagons Ermewa, qui a gardé son nom, vise une hausse de plus de 30 % de son parc d'ici 2030. Deux ans après sa séparation avec la SNCF, le groupe a certes changé de nom pour se faire appeler Stroom, mais semble loin d'accuser le coup. Vendu fin 2021 à un consortium composé à parité du fonds d'investissement allemand DWS et de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), le groupe spécialisé dans les wagons de fret est en phase de croissance avec le soutien de ses nouveaux actionnaires. Il mise sur le développement du report modal vers le fret ferroviaire en Europe pour assurer son avenir, largement encouragé par les politiques publiques nationales et européennes, en particulier à travers sa filiale Ermewa.

C'est une forte croissance qui permet à Ermewa de poursuivre son développement. La société devrait cette année dépasser la barre des 300 millions d'euros de chiffre d'affaires, contre 291 l'an dernier. On peut ajouter que le groupe Stroom devrait atteindre un joli score de 542 millions d'euros.

Et elle veut accélérer son développement avec un objectif de 61.000 wagons en 2031, contre 46.000 aujourd'hui. Cette forte croissance a débuté dès la vente du groupe à DWS et la CDPQ, avec déjà quasiment 6.000 wagons supplémentaires en deux ans. Cela passe par l'achat de wagons neufs - dont une partie est destinée au renouvellement du parc - et le rachat de flottes existantes auprès d'entreprises telles que l'opérateur ferroviaire belge Lineas, préférant passer de la propriété à la location de wagons. Ces contrats peuvent aller de 3 à 15 ans selon le type de wagons. Quant à leur prix, il est actuellement en hausse en raison de l'inflation des coûts de maintenance d'une part (main-d'œuvre, matériaux, énergie) et du prix des wagons neufs (entre 20 et 30 % depuis la crise sanitaire) d'autre part, mais aussi de la hausse importante des taux d'intérêt « qui ont doublé, voire davantage ». Sans donner de chiffres, le directeur général d'Ermewa assure avoir une rentabilité élevée avec une « activité très assimilée à une banque », au vu de sa gestion d'actifs. Tout ceci prouve encore une fois que nous avons eu tort de nous séparer en 2021 de cette entreprise vertueuse qui, rappelons-le, avec le prix de sa vente pourrait quasiment combler les aides d'État, dites « illégales », perçues par Fret SNCF.

CHEMINOTS TROP PAYÉS ?

Désormais, il existe un nouvel argument pour alimenter le SNCF bashing dans les médias : les cheminots sont des nantis surpayés ! Voici en substance ce qu'induit pour la plupart des Français la dernière communication de la SNCF qui annonce que les cheminots ont tous été augmentés en moyenne sur 3 ans entre 17 et 21 %. Or, ce chiffre inclut le fameux GVT (glissement vieillissement technicité) qui est un indicateur de mesure d'impact des changements de structure, d'ancienneté et de qualification des salariés sur la masse salariale. Il peut être positif ou négatif selon la fluctuation des critères constitutifs. Dans une NAO (négociation annuelle obligatoire), les augmentations moyennes des salaires ne doivent pas être calculées selon le GVT sous peine de résultats risquant potentiellement de surestimer la part des augmentations individuelles accordées par l'employeur sur sa politique collective. En effet, cet indice ne reflète pas la politique salariale de l'entreprise, mais seulement les effets mécaniques liés à la pyramide des âges, aux promotions et aux recrutements. Malheureusement, c'est ce qui a été précisément fait cette année.

LA RÉALITÉ DES CHIFFRES

Pour calculer les augmentations moyennes des salaires sans le GVT, on peut utiliser la méthode des masses salariales fictives, qui consiste à calculer la masse salariale de l'année N+1 en appliquant les mêmes paramètres que l'année N (effectif, structure, ancienneté, taux nominal). L'écart entre la masse salariale réelle et la masse salariale fictive représente alors l'augmentation moyenne des salaires hors GVT. Si l'on se réfère aux chiffres donnés par le Président de la SNCF à la presse le mois dernier, la masse salariale de la SNCF était de 6,8 milliards d'euros en 2023. Or, en calculant la variation de masse salariale hors GVT entre 2020 et 2023, on constate qu'elle diminue de 2,91 % par rapport à la masse salariale à structure constante. Ce qui paraît étonnant s'explique en fait fort logiquement par les effets de structure négatifs, comme les départs à la retraite, les suppressions massives de postes depuis 2018 et surtout des baisses de qualification pour



tenir les emplois. Mais ça, la SNCF ne le dit pas dans son communiqué de presse. Une habile manipulation destinée à faire plaisir aux actionnaires, mais insultante pour les cheminots.

NÉGOCIATIONS SALARIALES

L'UNSA-Ferroviaire a signé l'accord salarial sur les NAO. On a pu entendre les contestataires dénoncer cette signature. C'est sans doute qu'ils confondent signature avec validation d'une politique salariale collective. Un accord salarial n'est pas une pétition que l'on signe si l'on est d'accord avec ce qui est écrit. Un accord salarial, c'est un engagement contractuel. Et l'UNSA l'a signé précisément pour cela, car elle considère que cet engagement contractuel doit bénéficier à tous pour amortir ainsi les effets des augmentations du coût de la vie entre 2020 et 2023. De plus, augmenter d'ores et déjà les traitements et salaires de base des collègues qui vont être transférés à la concurrence ou dans des filiales, c'est aussi leur rendre service, à la fois pour le calcul de leur salaire lors du transfert, mais également pour demain et leur régime de retraite, comme pour tous les autres cheminots d'ailleurs. Voilà pourquoi l'UNSA a signé cet accord, mais ne se satisfait pas d'une augmentation de 1,8 %. Ce taux est un choix politique fait par l'entreprise sur le partage de la richesse produite par tous les cheminots. Il va falloir qu'elle l'assume. Est-ce que la SNCF est bien consciente que si elle ne reconnaît plus l'effort et l'investissement de ses salariés par du salaire (et non par des primes), à l'heure où le statut n'est plus un avantage concurrentiel, il sera souvent plus intéressant d'aller se vendre ailleurs juste pour gagner plus ?

COMMISSION INFORMATION ET AIDE AU LOGEMENT (CIAL)

Une commission CIAL s'est tenue au CSE Fret SNCF en cette fin d'année. Le logement n'est pas le cœur d'activité de l'entreprise. C'est un sujet complexe du fait de son environnement. Il fait cependant partie des préoccupations des cheminots, à l'heure où l'entreprise, toutes SA confondues, demande de la mobilité à ses salariés. Le logement est également devenu un argument de recrutement. La modification du RH0333 au 1^{er} novembre dernier en est l'illustration : le recrutement est « remonté » en 4^e position dans l'ordre de priorité pour l'attribution des logements, après les victimes de violence, le DALO (Droit Au Logement Opposable) et le handicap. La nouvelle plateforme AL'IN intègre ces priorisations. Nous souhaitons être optimistes et croire en ce nouveau dispositif pour que les demandes de logement aient en réponse, dans des délais acceptables, des propositions de qualité, mieux ciblées, pour un taux de transformation plus important. Les cheminots des autres SA en mesureront certainement le bénéfice. Pour les salariés de Fret SNCF, il faudra faire vite, car le compte à rebours a déjà presque commencé. La liquidation faite, il ne leur sera possible d'en profiter que durant quelques mois. C'est ce qui est aujourd'hui prévu. Nous avons de plus appris, lors de cette commission, la création d'un comité de logement. Il a pour vocation d'anticiper les besoins des SA dans leurs projets futurs. Seule la SAS Fret était absente lors de ce comité. Cela nous pousse à nous interroger sur l'intérêt et l'attention que la direction porte au logement des salariés du Fret dans cette période de transformation.

En conclusion, rien de rassurant, car les nombreuses questions sur le futur du logement pour les cheminots du Fret restent à ce jour sans réponse. À suivre.

PERTE DU CLIENT HUPAC

Sur les 23 flux à céder, la perte d'un nouveau trafic Hupac représente le 15^e flux qui quitte le giron Fret SNCF, et cela ne sera pas sans effet sur les risques psychosociaux et la perte de sens au travail. Une nouvelle population d'agents qui se pensait à l'abri, ou plutôt en sursis jusqu'à l'été 2024 va ainsi être touchée par surprise, avec un effet quasi immédiat.

Pour la seconde fois, le client Hupac semble faire un petit train dans le dos à la SAS. La première fois, il s'agissait du trafic Anvers-Aarau : une demande tardive de prolongation avec Fret SNCF avait été formulée et les élus en avaient été informés le 18 octobre. Une largesse était donc accordée, car le taquet pour faire une telle demande était fixé au 30 septembre. Moins d'un mois plus tard mi-novembre, revirement de situation du client qui annonçait qu'il mettrait finalement un terme au contrat pour ce flux dès le 31 décembre 2023.

Le second désistement de dernière minute concerne cette fois le flux Anvers-Barcelone et l'annonce d'abandon de la collaboration avec Fret SNCF se fait encore une fois hors délai. Le 3 décembre, Hupac avise qu'à la fin du mois, il traitera avec une autre EF. L'annonce se fait donc à sept jours du changement de service



alors que les trains en question y étaient intégrés. On peut concevoir que le client soit roi ou traité comme tel, mais il y a des limites à tout. La SAS Fret SNCF est déjà la grande perdante des décisions précipitées d'un ministre des Transports hors sol : l'impression perçue est que Fret SNCF se fait balader par les clients, et ce, sans broncher avec un fatalisme incroyable. Aussi, des interrogations légitimes nous viennent à l'esprit. Allons-nous encore voir des fins de contrats inopinées pour les contrats qui sont actuellement prolongés jusqu'au 30 juin 2024 ? Est-il normal qu'une prolongation engagée soit annulée en un claquement de doigts ? À quoi servent les règles et les délais concernant les cessions de trafics si rien n'est respecté ? Que fait l'État français ? Que dit l'Europe ?

Beaucoup de questions se posent, mais la vérité pourrait être ailleurs concernant le départ de ce 15^e flux. Le client était mécontent de la qualité et les chiffres de régularité le confirmaient. Il est aussi probable que Fret SNCF ne donnait pas la priorité de ses moyens à des trafics condamnés à terme. Plutôt qu'une rupture compliquée, la possibilité d'un accord commercial amiable avec Hupac est une possibilité non démentie par la direction : pas de pénalités pour un départ anticipé pour l'un et pas de pénalités pour mauvaise qualité pour l'autre.

Pour ce 15^e trafic perdu pour 10 ans dans le meilleur des cas, le semblant de bonne nouvelle pourrait être la demande de prestation sol sur le site de Perpignan, mais cela n'est peut-être que temporaire, il n'y a pas pérennité dans ce maigre lot de consolation. Que ce soit côté ex-clients et côté EF repreneuses, tout semble permis et il n'y a donc pas de quoi se réjouir des quelques miettes laissées temporairement çà et là.

Pour ce qui concerne les chiffres, ce sont 8 milliards d'euros de chiffre d'affaires et plus de 10 emplois ADC, avec un impact majeur sur le site de Chalon-sur-Saône qui devra subir un second changement de service dès le mois de février. Pour cette résidence fortement touchée, l'avenir n'est pas réjouissant et s'il y a une réelle volonté de conserver la résidence après juin 2024, il va falloir travailler côté conception pour apporter la charge nécessaire à la survie du site. Pour conclure, ce 15^e trafic perdu est un revers de plus dans les espoirs qui étaient portés sur les possibilités de sous-traitance. La manière d'agir sans préavis est symbolique d'un marché qui se moque totalement des règles et Fret SNCF semble accepter sans sourciller cette vaste blague initiée par notre ministre des Transports.

2023 se termine. Une année difficile pour les cheminots du Fret, mais à n'en point douter, 2024 ne sera pas décevante. Néanmoins, l'UNSA-Ferroviaire et les élus et militants du CSE Fret SNCF vous souhaitent de bonnes fêtes de fin d'année en famille.



Les élus UNSA-Ferroviaire vous souhaitent de joyeuses fêtes de fin d'année !