



Discontinuité Où en sommes-nous ?

À ce jour, 16 flux ont été repris, principalement par DB Cargo. Pour les 7 flux restants, seul celui de Perpignan à Rungis n'a pas été repris en raison de travaux sur le MIN. Les 6 autres seront sous-traités par FRET.

Client	Origine	Destination	Information sur le repreneur & éventuelle demande à date de prestation transitoire
ARCELORMITTAL	CAFFIERS	DUNKERQUE	Flux repris par MEDWAY au 1 ^{er} juillet 2024 - Demande de sous-traitance jusque fin juin 2025
LINEAS	THIONVILLE	PORT BOU	Flux repris par LINEAS FRANCE au 1 ^{er} juillet 2024 - Demande de sous-traitance sur le second semestre 2024
LORRY RAIL	BETTEMBOURG	LE BOULOU	Reprise du flux par CFL au 1 ^{er} juillet 2024 - Demande de sous-traitance sur le second semestre 2024
	BETTEMBOURG	BARCELONE	Flux repris par CFL - Demande de sous-traitance jusque fin 2024 en cas de reprise du trafic
NOVATRANS	VALENTON	MIRAMAS	Nom du repreneur non communiqué à date
PRIMEVER	PERPIGNAN	RUNGIS	Fin de contrat au 30 juin 2024 - Pas de repreneur au 1 ^{er} juillet (travaux sur le MIN)
NOVATRANS	NOISY-LE-SEC	NOVARA	Contrat de flux dédié renouvelé à date jusqu'au 31/12/2024

Concernant la fin des 4 flux (NOVATRANS Noisy/Novara, LORRY RAIL, LINEAS), ce sont finalement 81 emplois d'ADC qui seront concernés.

Charge des deux flux dédiés perdus au 1^{er} juillet 2024 sans sous-traitance

Usine	Résidence CRL	Nombre de JS dans les roulements actuels	Equivalent emploi SA 2023 en ETP
ULN	Villeneuve St-Georges	16	5,4
ULN	Lyon Perrache	14	4,7
ULN	Angoulême	12	4,0
ULN	Perpignan	10	3,3
ULN	Ambérieu	1	0,3
	Total TB	53	17,7

Impact par résidence sur les CRL

à la suite de la perte du NOVATRANS (Valenton/Miramas) et de PRIMEVER (Perpignan/Rungis). Pour l'adaptation du service du 9 juin, une répartition de charge aura lieu, mais il n'y aura pas de miracle ; les commissions roulements s'annoncent houleuses. Chalon-sur-Saône le 21 mai, Avignon et Nîmes le 22 mai, Perpignan le

23 mai, Ambérieu et Lyon le 24 mai, ainsi que Villeneuve-Saint-Georges, Angoulême et Woippy le 28 mai. Pour les CRML, Narbonne, Perpignan, Valenton et Dunkerque sont impactés. Bettembourg/Barcelone n'aura pas d'impact, le flux n'étant pas intégré au SA 2024. Bettembourg/Le Boulou et Rungis auront un impact sur les résidences de Perpignan et Narbonne ; cela concernera 5,5 ADC impactés et, avec la sous-traitance prévue, 1 ADC impacté pour 2024. Pour Dunkerque, aucun impact immédiat n'est prévu sur les 5 CRML, de même pour les 5 CRML de Valenton.

Cette sous-traitance ne fait que différer l'impact et permet de lisser les reclassements, mais la finalité sera bien la suppression de tous ces postes.



Prévision de l'ACR (Adéquation Charge Ressource)

À fin 2024 par la direction, mais compte tenu de la fiabilité médiocre de leurs prévisions, peut-on encore leur faire confiance ? Le 21 novembre 2023, la direction a présenté une ACR de +41 ADC à fin 2024. Encore une fois, la direction a présenté un tableau optimiste incluant la sous-traitance des flux perdus. Cinq mois plus tard, le 25 avril 2024, l'ACR a doublé, atteignant +81 ADC au 31 décembre 2024... Actuellement, 32 ADC ont changé de poste, dont 26 vers le TER, et 27 dossiers sont actuellement à l'étude.

Prévision ADC
Fin 2023 : -31 ADC
La fin des 23 flux représente +251 ADC
La sous-traitance +81 ADC
Nouveaux contrats +36
Sorties d'école +40
Départs à la retraite -38
Parcours professionnels -16
Autres départs -8
Total de +82 ADC à fin décembre 2024.

Personnel au sol

1,5 ED à Woippy à la fin de la sous-traitance.
2 ED sur les sites relais de l'Usine Grand Est à l'automne 2024.
1 ED à Port Bou à la fin de la sous-traitance en plus des 4 de fin 2023.
2 ED pour Perpignan.
Prévision de 3,5 ED à Perpignan à la perte de la sous-traitance du flux Upak/Anvers/Barcelone plus 3 agents de saisie.
2 ED à Valenton pour la perte du Rungis et prévision de 6 ED à la fin de la sous-traitance du Novatrans.
Dunkerque : prévision de 6,6 ED à la fin de la sous-traitance CAFFIERS.
Technifret : impact de 12 ED à la fin de la sous-traitance qui mobilise 21 engins moteurs.

Support de production et transverse

À ce jour, 3 postes déjà supprimés, au 1er juillet 6 postes de plus au pôle construction de l'ULN, 9 postes au pôle réalisation ULN et CCO, 2 postes au pôle RH, à la DOPS 2 postes au 1er juillet, au plateau opérationnel prévision de 5 postes en 2024, 1 poste à l'ingénierie, 7 postes au commerce, et 3 de plus à la fin de la sous-traitance, FRS 3 postes déjà réalisés plus 2 à venir, 3 postes ADV à venir, 2 postes contrôleur de gestion, 2 postes non tenus à la PRAF, 4 postes au campus formation. La fin de la sous-traitance entraînera la suppression de 9 postes supplémentaires.

Grands métiers	Emploi Trains entiers dédiés (Février 2023)
Métiers de la production	339 ETP
Dont Conduite des trains (CRL+CRML)	263 ETP
Dont Production au sol (OPF+CRLO)	42 ETP
Dont Maintenance des engins (hors Mouvement)	34 ETP
Fonctions supports de production	96 ETP
Fonctions transverses	18 ETP
Total entreprise	453 ETP

Ci-joints deux tableaux qui reprennent les conséquences du désengagement des 23 flux avec un an d'écart.

Nous pouvons constater qu'avec le temps, la direction continue de réduire toujours plus l'effectif de production, avec une augmentation des suppressions de postes, passant de 339 il y a un an à 345 actuellement, et notamment suppression de 272 ADC au lieu des 263 prévus, et ceci afin de préserver une structure centrale. Cette structure aurait dû être réduite depuis des années, mais cela n'a jamais été réalisé, faute de volonté ou de courage de la part de nos dirigeants. Pour rappel à nos dirigeants, le manque de compétitivité de FRET vient de la structure, qu'ils n'arrivent d'ailleurs pas à quantifier dans le calcul de la perte de flux...

Grands métiers & entités	Emplois flux dédiés	Emplois supp en 2024	Emplois prolongés période transitoire
Production usines	345	213	132
CRL	251	170	81
CRML	21	7	15
SOL	39	15	24
M	34	22	12
Structure usines	71	46	25
ULN	69	45	24
TNF	2	1	1
Structure centrale	37	32	5
DCM	11	8	3
DTP	9	8	1
FRS	5	5	0
DRH	7	6	1
Finances	5	5	0
TOTAL	453	291	162

La question se pose sur l'application des référentiels d'accompagnement GRH00910 et FR70001 dans les nouvelles sociétés.

Et sur la cession des 40% du patrimoine de FRET :

Et oui, l'abandon des 23 flux, la suppression des 453 postes, et la séparation de la maintenance ne suffisaient pas à nos politiques et en bons petits soldats à nos dirigeants. Il va maintenant falloir vendre des terrains et des engins moteurs...

Pour les EM :



FRET dispose d'un parc de 772 engins moteurs (EM), dont 20% sont inutilisables, 8 % nécessitent des réparations, et 37 sont des locations. Depuis 2022, FRET avait prévu de vendre 73 EM dont elle n'aurait pas besoin dans les années à venir, alors que nous manquons constamment d'EM en production ! À ces 73 EM, s'ajoutent 62 EM à la suite de la perte des 23 flux, ce qui porte le total à 135 EM. Parmi eux, 23 n'étaient pas la propriété de FRET. Ainsi, 112 EM doivent être vendus : 80 le seront en 2024, les 55 restants dépendront de la sous-traitance et du programme de cession commencé en 2022. Pour évaluer le prix de marché de ces EM, nos dirigeants, qui semblent méconnaître le marché ferroviaire, ont bien entendu fait appel à un cabinet privé allemand, payé plusieurs milliers d'euros...

Pour l'immobilier :

Nos dirigeants, censés être responsables, auraient dû recenser le patrimoine de FRET dès la création de la SAS FRET en 2020, ce qui aurait permis d'évaluer l'état de nos bâtiments. Malheureusement, cette étape a été négligée. Le processus d'inventaire est en cours, avec 1200 terrains déjà répertoriés. Pour ce faire, nos dirigeants, qui ne regardent pas à la dépense quand il s'agit de recourir à des sociétés privées, vont déboursier 300 000 euros pour évaluer la valeur de ces biens. Avec plus de 4 000 000 de mètres carrés de terrain, représentant environ 90 % de nos actifs immobiliers, FRET se trouve dans une position où elle doit agir en vendeur avisé. Une décision a été prise d'appliquer un abattement de 30 % sur la valeur de ces biens. Toutefois, vendre ces biens implique des coûts supplémentaires, notamment pour les interventions de géomètres, les diagnostics réglementaires, les études techniques, les dévoiements de réseau et la dépollution.



Eboulement en Maurienne : SUD-Rail valide la reconduite de l'accord !

Signé en octobre 2023 entre les 4 Organisations Syndicales et la Direction de Fret SNCF pour minimiser les conséquences financières des agents impactés par la fermeture de la ligne, l'accord était valable jusqu'à fin juin 2024. Avec la réouverture prévue pour novembre 2024, la « clause de revoyure » de l'accord initial devait être invoquée.

Malgré une iniquité persistante dans la prise en charge des loyers selon les Usines d'origine des agents détachés, SUD-Rail estime que la reconduction de cet accord ne laisse personne perdant. Bien que nous aurions préféré une mise en place uniforme des mesures pour tous les agents, le maintien des dispositions obtenues l'an dernier est positif pour nos collègues.

L'ensemble des mesures que nous avons signées en octobre dernier est donc prolongé jusqu'au 30 novembre 2024, permettant notamment :

- Le maintien du figeage de la PMJR pour les ADC de Modane et d'Ambérieu.
- Le maintien des aides au logement ou des coûts de déplacement pour les collègues détachés.

À la suite de notre intervention, nous avons obtenu de la Direction des garanties concernant l'obtention des périodes de congés protocolaires prévues avant le déplacement des collègues détachés au Fret.

Nous resterons particulièrement vigilants quant à la bonne application de toutes les mesures et demeurerons à la disposition des agents rencontrant des difficultés.