

**CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE  
NOUS, ON LA DEFEND !**



# DÉCLARATION

Montreuil, le 22 juin 2018

**PLÉNIÈRE DU CE FRET  
DU 26 AVRIL 2018**

Monsieur le Président,

Ce Comité d'Etablissement se tient ce jour dans un contexte particulier.

Forts de la manifestation nationale du 22 mars dernier, les cheminotes et les cheminots ont envoyé un message à la direction de l'entreprise et au gouvernement.

Le bras de fer qui en train de s'opérer entre les cheminots et le gouvernement démontre la détermination des cheminots. Elle laisse présager des jours sombres pour la majorité actuelle.

Bataille des chiffres, cacophonie dans le gouvernement, tout est fait pour casser du cheminot.

La mobilisation reste identique depuis le temps fort des 3 et 4 avril.

La stratégie de la direction de l'entreprise sur les dépôts de DCI et préavis est un coup bas de plus envers les cheminots afin d'essayer de démobiliser la lutte, alors qu'il serait préférable de lancer des négociations.

La responsabilité de ce mouvement social d'ampleur est totalement imputable à un gouvernement refusant de négocier et ne sachant même pas écouter le corps social.

La SNCF perdrait ainsi quelque 20M€ par jour depuis le début du conflit, Fret sera rapidement en grande difficulté par rapport à ceux que vous appelez clients... Là aussi, inutile de pointer du doigt les cheminots et les organisations syndicales : ce mouvement social de grande ampleur est la conséquence prévisible des provocations de l'exécutif.

Après le déferlement de « haine » auquel nous avons pu assister ces dernières semaines contre la SNCF et les cheminots, le pouvoir continue à manipuler par le mensonge à travers la voix d'Emmanuel Macron.

D'ailleurs, il nous a fait la démonstration de sa grande incompétence en matière de transport ferroviaire.

Cette réforme correspond simplement à l'opportunisme de M. Pépy collant "au totem" idéologique du Président Macron, à savoir la fin du Statut des Cheminots et constitue davantage une évolution institutionnelle qu'une vraie réforme des transports attendue par les Français.

Le statut des cheminots est la digue qu'il faut fracturer avant d'exploser celui des fonctionnaires. Réduire les services publics est la cible à atteindre.

Alors que la communauté internationale condamne unanimement la dénonciation des USA sur l'accord de Paris sur le climat, la France, par ce mauvais projet de réforme, fait, elle aussi, la démonstration de sa volonté de passer outre les objectifs environnementaux de la COP21.

La Ministre des transports affirme continuer le dialogue, la concertation, l'écoute. Or, il n'y a ni concertation, ni négociation.

Jusqu'à présent, les réunions avec le ministère des transports se sont succédé et aucune avancée concrète n'a été faite aux OS. Les seules informations sont réservées aux médias. Pour preuve, le 10 avril, lors de la réunion sur le fret, rien n'est annoncé sur le fond et aucun bilan n'est esquissé par le Ministère. 6 jours plus tard, le premier ministre annonce aux médias la « nécessaire » filialisation de FRET SNCF et demande à Madame Borne de travailler sur ce dossier. Cette annonce faite par voie de presse en plein conflit, est prise comme une provocation de plus, ayant comme conséquence que toutes les OS décident de suspendre les concertations au ministère des transports.



Depuis plus de 10 ans, les Elus du CE Fret interpellent la Direction de Fret SNCF qui, au travers de nombreuses réorganisations et en affichant dans ses comptes un surendettement croissant, mettait l'activité en danger. LE CCE fit même en 2014 un droit d'alerte économique sur le sujet.

Pour les Organisations syndicales et leurs élus du CE Fret, ce « programme masqué de la filialisation », cette absence de volonté politique allant jusqu'à abandonner l'écotaxe, ont mené Fret SNCF à sa perte. Dans la longue liste des difficultés subies au quotidien par Fret SNCF, il y a notamment :

- La dette du système ferroviaire et celle de Fret SNCF qui représente 75% de la dette de SNCF Mobilités,
- L'absence d'investissement, de recherche et d'évolution technologique du Fret ferroviaire depuis 30 ans,
- L'ouverture à la concurrence qui n'a en aucun cas réglé les problématiques de fond du Fret ferroviaire,
- Le manque de volonté politique pour corriger le déséquilibre modal rail/route, aggravé par des mesures en faveur du transport routier,
- Le manque d'investissements dans les petites lignes capillaires,
- Le coût exponentiel des péages facturés à Fret SNCF par SNCF Réseau, qui a prévu de les augmenter jusqu'en 2025.

Les Organisations syndicales et leurs élus du CE Fret exigent maintenant des propositions concrètes du Gouvernement pour redynamiser un secteur qui présente des avantages majeurs :

- Une baisse des coûts sociaux induits par la route,
- Des salariés investis chaque jour dans la production et la sécurité,
- Un transport améliorant la vie environnementale des citoyens,
- Un transport plus sûr et moins accidentogène.

Pour la direction, le sort de Fret SNCF serait donc maintenant scellé par le Gouvernement, pour une mise en œuvre dès le premier semestre 2020. C'est faire fi du calendrier législatif français, du fait qu'il faudra attendre le feu vert de Bruxelles, à qui l'opération de recapitalisation doit être notifiée et, surtout, du résultat des nécessaires et éventuelles négociations autour d'une réforme du Ferroviaire.

Monsieur le président, comment pourriez-vous penser que le changement de statut de notre entreprise pourrait ne pas augurer une future privatisation, alors que l'amendement concernant l'incessibilité d'actions des futures SA SNCF a été rejeté par l'assemblée nationale ?

En effet, dans sa communication interne, la direction s'est précipitée pour faire la promotion des décisions circonstanciées du gouvernement et fait la promotion des décisions gouvernementales sur la réforme ferroviaire. Dans le même temps, on fête en grandes pompes les 80 ans de la SNCF et ce, en plein conflit.

Pour les cheminots, c'est la triple peine car après avoir subi les effets de l'ouverture à la concurrence et vu les effectifs divisés par deux, ils doivent faire face aux annonces médiatiques sur la réforme du statut puis à celles de la filialisation de FRET SNCF. Sans compter les nouvelles réorganisations qui touchent l'ensemble des DF... Les RPS n'ont jamais été aussi importants dans l'entreprise et le pire est à craindre pour bon nombre de cheminots.

Depuis des années, des agents ayant vu leur poste supprimé restent au bord de la route, laissés pour compte et sans poste. C'est inacceptable !!!

De plus, les manipulations et intimidations sont de rigueur dans l'entreprise. A la DFCE, un agent en détachement a dû réintégrer sur le champ son établissement d'origine suite à un jour de grève. Cette décision vise-t-elle à sanctionner un gréviste ? Comment est-elle justifiée par la Direction de DFCE ?

La DFCA quant à elle, inonde les boîtes mails des agents de propagandes nauséabondes et fallacieuses et elle pousse le vice jusque dicter de nouvelles règles, en dehors de tout cadre réglementaire, sur l'exercice du droit syndical.

Sur la DFAC et la DFSR, ordre est donné de refuser toute demande de congé posée un jour de conflit.

Nous ne reviendrons pas sur la manière honteuse dont la direction souhaite décompter les jours de grève. Vous avez tort, toutes les conclusions de l'inspection du travail le soulignent, et vous persistez pour saigner les agents grévistes. C'est honteux. Faudra-t-il encore passer par la justice pour que la direction respecte le droit ?

On attend aussi vos explications sur le fait de faire travailler un intérimaire sans contrat, qui plus est, en plein conflit. Vous êtes dans la provocation permanente et les règles du droit ne semblent plus vous arrêter.

Les fédérations syndicales représentatives des cheminots se sont retrouvées le 24 avril 2018 pour élaborer une plateforme revendicative détaillée sur les 8 thèmes déjà portés et rappelés ci-après.

Elles continueront à créer les conditions pour rester dans l'unité la plus large et élargiront le mouvement afin de nous faire entendre du gouvernement et de la Direction pour qu'ils

s'assoient à la table des négociations concernant la plateforme unitaire :

- Le financement de la dette
- La relance du FRET
- Le statut de l'entreprise
- L'organisation de la production
- La ré internalisation de la charge de travail
- L'ouverture à la concurrence
- Les droits sociaux de tous les cheminots
- Les garanties sociales

Monsieur le président, avant de vous laisser la parole, les questions inhérentes au projet de filialisation de FRET SNCF se multiplient et sont sources d'inquiétudes pour les agents du Fret. La toute première est naturellement comment justifier une nouvelle réforme sans un véritable bilan à l'ouverture du fret ferroviaire.

Une fois ce préalable effectué et si, à terme, le pire est confirmé, il faudra nous dire :

A qu'elle échéance vous projetez la filialisation ?

Quel est le calendrier de consultation, dans quelles instances ?

Quel plan industriel sera présenté ?

Y aurait-il un plan social ?

Quelles seront les conditions de recapitalisation ?

Enfin sur le statut des agents Fret : bénéficieront-ils de la médecine du travail SNCF, les facilités de circulation, les prescriptions réglementaires et accord d'entreprise (Référentiels RH et autres),

Qu'en sera-t-il de l'accès aux activités sociales et culturelles ? Les passerelles professionnelles entre activités, dispositions du GPF pour les retraites, attribution du logement locatif ?

La liste n'est malheureusement pas exhaustive.

Monsieur le Président, il est impossible de réformer une entreprise publique ferroviaire en quelques mois, qui plus est en y forçant les salariés.

Le dogme prendrait-il le pas sur la raison ?

Merci de votre attention.