

CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE  
NOUS, ON LA DEFEND !UNSA  
ferroviaireSUD  
RailCfdt: FGTE  
CHEMINOTSCheminots  
FO

# DÉCLARATION

Montreuil, le 11 avril 2018

## PLÉNIÈRE DU CE FRET DU 27 MARS 2018

Monsieur le Président,

Le lundi 26 février dernier, le Premier Ministre Edouard Philippe a présenté les principaux axes et la méthode envisagés concernant la réforme de la SNCF.

Ces éléments confirment la volonté d'un passage en force, sans avoir pris en compte les remarques des Organisations Syndicales.

Les annonces du Gouvernement reprennent l'intégralité du rapport Spinetta. En cela, cette réforme s'inscrit dans la continuité des précédentes. Le Gouvernement est donc dans le statu quo.

### OUVERTURE À LA CONCURRENCE

Les organisations syndicales sont fermement opposées à l'ouverture à la concurrence.

Nous réaffirmons que l'ouverture à la concurrence n'est pas gage d'efficacité et de développement pour le mode ferroviaire. Les exemples multiples dans d'autres pays le démontrent.

L'ouverture à la concurrence n'est pas obligatoire. Le Règlement OSP européen cité à maintes reprises par le Gouvernement prévoit, art. 5 § 4 bis :

« L'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de Service Public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer :

- Lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés (...)
- et lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité, ou les deux, par rapport au précédent contrat de Service Public attribué. »

La France entre dans ce cadre.

Le rapport « recommande » l'ouverture à la concurrence pour les TGV et TER en 2023. Pourtant, en Île-de-France, il renvoie celle-ci à 2039 pour certaines lignes.

Le Gouvernement n'est donc pas face à une « obligation », mais fait un choix !

Ces éléments démontrent qu'il est possible de faire autrement.

### DETTE, FINANCEMENT

Comme en 2014, le Gouvernement renvoie cette question à plus tard.

Pour les organisations syndicales CGT, UNSA, SUD-Rail, CFDT et FO, le Gouvernement doit reprendre intégralement la dette et apporter des sources de financement pérennes pour le développement du Service Public ferroviaire fret et voyageurs.

## AVENIR DES LIGNES RÉGIONALES

Le Gouvernement ment en affirmant que ce n'est pas une réforme des « petites lignes ».

En ne finançant pas les régénérations et en ouvrant à la concurrence, il met fin à la péréquation, se désengage et laisse la responsabilité aux Régions de décider du maintien ou non des lignes régionales du Réseau Ferré National.

Les restrictions budgétaires dans les Régions augurent mal de leur capacité à financer ces lignes.

Par ailleurs, le Gouvernement confirme les menaces sur certaines dessertes TGV et maintient sa volonté de recentrer ses investissements autour des métropoles.

## STATUT DE L'ENTREPRISE SNCF

Le Gouvernement préconise le passage du Statut d'EPIC, où l'État est propriétaire, à celui de « Société Nationale à Capitaux Publics », où l'État est actionnaire.

En clair, le Gouvernement s'offre la possibilité d'ouvrir le capital et de privatiser la SNCF à court terme. C'est le scénario qui a été appliqué à Air France, EDF/GDF...

Les organisations syndicales exigent le retour à une entreprise publique unique et intégrée : la SNCF.

## AVENIR DU FRET SNCF

Malgré une situation catastrophique après plus de 10 ans d'ouverture à la concurrence dans le transport de marchandises, le rapport Spinetta et le Nouveau Pacte Ferroviaire en disent très peu sur Fret SNCF.

La commission Européenne de Bruxelles avait assujéti la recapitalisation de Fret, en 2005, à 2 conditions majeures : Art 173-174 « *les autorités françaises s'engagent à ce que le marché de fret ferroviaire soit ouvert à la concurrence au plus tard le 31/03/2016* » ART 194 « *interdit de verser de nouvelles aides à la restructuration dans les dix ans tant que Fret SNCF n'aura pas été doté du statut de société anonyme* »

L'histoire était écrite d'avance. Un rapport d'analyse sur les résultats de l'ouverture à la concurrence du Fret Ferroviaire devait être rendu au bout des 10 ans. Où est-il ?

Nous faisons le constat que la politique des transports incohérente qui a accompagné le FRET Ferroviaire et notamment FRET SNCF, ne pouvait que le mener à sa perte. Nous pouvons donc

dresser un bilan à date, pour l'avoir subi pendant ces 15 dernières années :

**2003 : Plan Verron**, Rationalisation de l'outil industriel de Fret, c'est-à-dire + de 300 points Fret fermés (triaux, gares de collectes, etc..)

**2005 : Recapitalisation de 850 Millions d'€**. Essentiellement pour renouveler le parc engin moteur à bout de souffle.

**2006 L'ouverture à la concurrence**, dont à l'époque, la direction disait qu'il fallait la prendre comme une opportunité, une chance, dans le fait que le marché du transport marchandises allait être boosté. La même analyse de votre part sur les projets actuels du gouvernement ...une chance pour notre avenir...

**2009-2010 Fin du wagon isolé**, fermeture de 11 triages automatisés et la descente aux enfers, qui nous mènera de 26 GTK à 19 GTK

**La part du ferroviaire dans le transport de marchandises était de 18% en 2003, elle n'est plus que de 10% en 2018.**

**FRET SNCF dégageait à l'époque 2,2 Milliards d'€ de CA, aujourd'hui il n'est que de 800 Millions d'€ (même pas le montant de l'aide accordée en 2005).**

**Les intérêts versés aux banques représentent 200 millions d'€ / an soit 63% de nos pertes.**

Les agents FRET ont été soumis à une cure de libéralisme dont rêverait d'atteindre n'importe quelle entreprise privée. Un véritable laboratoire libéral.

- **Nos effectifs sont passés de 13.000 à 5840 en 8 ans (-50%),**
- **Nos charges ont baissé de 37% dans le même temps**
- **La productivité par agent a augmenté de 35% !**

**Les produits de nos trafics par agent représentaient 85.000 € en 2009, ils sont à 122.000€ aujourd'hui.**

**Pour 2018, le budget prévoit encore -500 emplois et un recours multiplié par 3 à l'intérim alors qu'il y a + de 300 agents Fret dans les EIM (soit un coût de 20 Millions d'€) Un gâchis Humain et économique. Une catastrophe sociale.**

Vous nous communiquez aujourd'hui, suite à une question des élus, le montant des coûts de non qualité de service, c'est-à-dire **les pertes de produit de nos trafics liées à des défauts de production. Il est colossal : 36 Millions d'€ !!** Voilà donc la preuve de l'échec de vos réorganisations, de la casse de nos ressources.

Mais quel constat objectif est réalisé ? Quelle est l'analyse apportée dans le rapport Spinetta sur la décroissance du fret ferroviaire dans son ensemble ? Aucune réponse.

Par contre, les Organisations Syndicales ont des propositions constructives et concrètes pour développer FRET SNCF. Il manque la volonté politique. L'affichage est purement cosmétique.

Le gouvernement veut liquider purement et simplement le Fret SNCF.

### **STATUT, CONDITIONS SOCIALES DES CHEMINOTS**

Le Gouvernement annonce la fin des recrutements à Statut pour les futurs embauchés.

Le Statut des cheminots permet une continuité et une stabilité dans le fonctionnement du Service Public. Il permet également un niveau de qualification, de formation initiale et continue pour assurer un haut niveau de technicité et de sécurité.

Les organisations syndicales réaffirment qu'elles n'accepteront pas la fin du Statut pour les futurs embauchés, de même qu'elle exige une amélioration de la situation des cheminots contractuels.

Les organisations syndicales CGT-UNSA-SUD-RAIL-CFDT-FO réaffirment qu'elles n'accepteront pas la fin du statut pour les futurs embauchés, de même, elles exigent une amélioration de la situation des cheminots contractuels.

Les organisations syndicales, CGT-UNSA-SUD-RAIL-CFDT-FO invitent l'ensemble des cheminots à se rassembler massivement, comme ils ont su le faire le 22 mars dernier.

### **SUR LA COMMUNICATION DE FRET DURANT LA PERIODE ACTUELLE**

Les organisations syndicales CGT-UNSA-SUD-RAIL-CFDT-FO n'acceptent pas les différentes communications mensongères diffusées par mail à l'ensemble des cheminots du Fret concernant le statut, l'emploi, la filialisation, etc.

De plus, la communication à but antisyndical sur les distributions de tracts notamment a pour seul but de monter les cheminots les uns contre les autres, et de défier les représentants syndicaux.

Les organisations syndicales CGT-UNSA-SUD-RAIL-CFDT-FO continueront à tracter où et quand elles le souhaitent. L'information des cheminots dans cette période critique est plus que nécessaire, impérative et fondamentale.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, les organisations syndicales CGT-UNSA-SUD-RAIL-CFDT-FO, quitteront cette séance plénière du CE Fret.