



RÉFORME FERROVIAIRE

UNE STRATÉGIE COUSUE DE FIL BLANC !

Le 16 avril 2018, le Premier Ministre a dévoilé sa stratégie de privatisation en annonçant la filialisation de FRET SNCF, dès 2020.

Dans la ligne de mire, le contenu des métiers, l'organisation du travail, les parcours professionnels, le cadre social, le devenir des cheminots du FRET et du transport de marchandises par le fer.

L'annonce de la recapitalisation et de la filialisation de FRET SNCF par le Premier Ministre, immédiatement relayée par la Direction de SNCF Mobilités, reflète parfaitement la stratégie gouvernementale de mettre en œuvre une réforme qui méprise et piétine la sécurité, le service public et les cheminots.

Alors que la mobilisation des cheminots s'étend, le Gouvernement et la Direction s'associent pour distribuer les mauvais coups et tracent les contours de la privatisation de FRET SNCF.

A chaque jour, son lot de désinformations, d'intimidations et de campagnes de promotion du projet gouvernemental de réforme.

L'annonce de la filialisation du FRET participe donc à cette stratégie où les réformes sont présentées comme inéluctables afin de peser sur la mobilisation des cheminots.

Cependant, personne n'est dupe ! Et certainement pas les cheminots du FRET qui ont bien l'intention de ne plus subir ces orientations plus néfastes les unes que les autres.

Concurrence et plans de relance : une déconstruction orchestrée du FRET !

Alors que FRET SNCF transportait 57,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2000 avec une part modale de 17% des marchandises, il ne transportait plus que 32,6 Milliards de tonnes-kilomètres en 2016 avec une part modale de moins de 10%.

En l'espace de 8 ans, près de 60% des effectifs à FRET SNCF ont disparu. Plus de 8000 cheminots ont déjà vu leur emploi supprimé depuis 2009.

De nombreuses régions ont vu des bassins d'emploi entiers détruits par la disparition du transport de marchandises par le fer et de l'activité économique induite.

Les plans successifs (plans Véron, Marembaud...) ont, sous couvert d'une prétendue relance du FRET ferroviaire, entraîné des années de contraction de l'activité, « d'écrémage des trafics » et la fermeture de gares et de triages.

Quinze ans après la libéralisation du fret ferroviaire et l'ouverture à la concurrence, intervenues en 2003, jamais le rail n'a si peu transporté de marchandises.

Une vingtaine d'entreprises ferroviaires concurrentes sont présentes sur le territoire national. Toutes perdent de l'argent. Certaines ont même jeté l'éponge (Véolia Cargo, Combi West), d'autres ont engagé des suppressions massives d'emplois comme ECR...

Cette hégémonie du routier repose sur l'externalisation des coûts, le dumping social et une fiscalité avantageuse.

D'ailleurs, cette stratégie du tout routier, à laquelle participe la Direction SNCF (GEODIS, filiale à 100% SNCF), est assumée par la Ministre des Transports qui souhaite « dédiaboliser le transport routier ».

En réalité, le transport de marchandises par le fer souffre d'une réelle volonté politique et économique de le développer. La concurrence intermodale, largement faussée et injuste, dissuade toute mise en œuvre d'une politique basée sur la complémentarité des modes de transport.



Les promoteurs de l'ouverture à la concurrence, tout comme ceux des « fameux » plans de relance, ont conduit le fret ferroviaire au bord du gouffre.

Un outil de production abîmé par une politique de casse

Depuis plus d'une décennie, la Direction de la SNCF n'a eu de cesse de restructurer en présentant à chaque fois ces restructurations comme des plans de développement.

10 ans après, le constat est édifiant : un appareil de production fortement amoindri par la fermeture de triages et de gares, l'abandon du wagon isolé en 2010 et une dette qui ne cesse de croître.

Le manque de moyens (humains, engins moteurs...) conduit régulièrement au renoncement de nouveaux trafics ferroviaires.

Quant aux cheminots, ils subissent au quotidien les suppressions d'emplois et la dégradation de leurs conditions de travail avec la multiplication des polyvalences, les formations minimalistes afin de réaliser des gains de productivité (VTE : Visite Technique d'Echange, OPF : Opérateur Production FRET...).

Un gain de productivité de près de 40% a été réalisé depuis 2011 et + 18 % pour la seule année 2017.

Dans la même veine, la Direction multiplie les emplois précaires comme l'intérim et organise un véritable dumping social interne.

De plus, FRET SNCF utilise le digital, DIGIFRET, comme un accélérateur de suppressions d'emplois sans considérer les conséquences sécurité.

Ainsi, le développement de « wagons connectés » menace directement les opérations d'essais de frein et les emplois afférents.

De la filialisation vers la privatisation

Pourtant, Direction et Gouvernement ne comptent pas s'arrêter là dans leur travail de destruction ferroviaire.

Ainsi, les annonces de recapitalisation et de filialisation sont présentées comme une opportunité économique.

En réalité, il s'agit pour le Gouvernement de créer les conditions de privatisation sous prétexte de prétendues injonctions européennes qui contraindraient la SNCF à céder des parts d'actifs.

Plus qu'un énième plan FRET, il s'agit d'une stratégie du renoncement et de privatisation de FRET SNCF condamnant tout développement du transport ferroviaire de marchandises.

AGIR pour NE PAS SUBIR !

Pour la CGT, il est grand temps qu'une véritable politique de développement du transport de marchandises par le fer soit engagée.

Il faut tourner le dos à cette logique mortifère, en gardant à l'esprit qu'on ne réussira pas un report modal en abandonnant tout au marché et à la concurrence, mais en favorisant au contraire une logique de service public.

Celle-ci passe inévitablement par :

- ✓ l'arrêt des projets de filialisation,
- ✓ la reprise du trafic de « wagons isolés »,
- ✓ le maintien, la réouverture et le développement des chantiers FRET et des triages,
- ✓ la dédicace de moyens (humains, matériels et financiers),
- ✓ son inscription dans le service public.

La CGT revendique que le FRET ferroviaire revienne sous contrôle de la puissance publique, dans le cadre d'une politique des transports multimodale, s'appuyant sur la complémentarité des modes et non leur mise en concurrence.

LA SNCF, CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE, NOUS ON LA DÉFEND !

**TOUS ENSEMBLE,
AGISSONS PAR LA GRÈVE !**