



CESSION DE L'ACTIVITÉ FRET DE COLAS RAIL

CONCURRENCE : 174 FAMILLES DANS L'INCERTITUDE

Alors que depuis la création de l'entreprise, il y a 10 ans, les cheminots de l'agence Fret se sacrifient avec professionnalisme afin de la faire fonctionner, la Direction n'a eu de cesse de détériorer nos conditions de travail.

Certains apprentis sorciers du rail ayant déjà sévi chez ECR nous ont imposé, avec la connivence de la CFDT et de FO, un accord d'entreprise régressif, en deçà de la CCN de la branche du ferroviaire. Bouleversant au passage nos conditions de vie et de travail avec d'importantes conséquences sur notre pouvoir d'achat et la réduction de nos salaires au 1^{er} mai 2018 !

L'objectif inavoué était une remise en cause de nos métiers afin d'imposer une polyvalence aux forceps, avec des conséquences sur la sécurité et la bonne marche de l'entreprise.

Début mars, la CGT informait l'ensemble du personnel sur nos craintes d'une éventuelle fermeture de l'agence Fret et de la nécessité de déposer un droit d'alerte économique. De son côté, le 15 mars 2018, la direction rétorquait en disant : « *très soucieux des valeurs de respect et d'intégrité entre collaborateurs, de ne pas tenir compte des échanges, notamment extérieurs à COLAS RAIL, qui n'ont qu'un seul objectif, de créer un climat de défiance et de tension au sein de notre établissement* ».

Cette même direction, qui devait se déplacer dans toutes les bases afin de répondre à vos questions, n'a pas eu le courage d'affronter ses propres salarié(e)s. Mais, débordante d'idées « lumineuses », voulait même, en consultant le comité d'établissement le mardi 24 avril 2018, nous imposer une activité partielle suite à la grève à la SNCF et baisser nos salaires.

Mais tous ces efforts pourquoi ?

Pour être convoqué le 15 mai 2018 afin de nous informer et consulter sur le projet de cession de la totalité du fonds de commerce de l'Agence Fret !

A la CGT, nous le redisons, les plans successifs en France 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 le 15 mars 2003, jamais le rail n'a si peu transporté de marchandises.

22 entreprises ferroviaires concurrentes sont présentes sur le territoire national. Toutes ont une situation économique difficile avec des résultats négatifs. Certaines ont même jeté l'éponge (Véolia Cargo, Combi West), d'autres ont engagé des suppressions massives d'emplois (ECR et Fret SNCF).

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 %), est assumée par la ministre des Transports qui souhaite « *dédiaboliser le transport routier* ».

En réalité, le transport ferroviaire de marchandises souffre du manque 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 et du libéralisme, tout comme ceux des multiples plans de relance, ont conduit le fret ferroviaire au bord du gouffre et abimé cet extraordinaire outil de production qu'est le train !

Or, depuis l'ouverture à la concurrence du fret, c'est chaque année 1,3 million de camions de plus sur les routes ! Alors que le train est 15 fois moins polluant qu'une voiture et 12 fois moins qu'un avion sur des trajets longue distance et qu'un train fret de 35 wagons supprime 55 camions de 32 tonnes des routes.

Cette situation fait que les émissions de CO² dans l'hexagone ont progressé en 2016, dépassant ainsi de 3,6 % l'objectif français de la COP21. Les particules fines et l'ozone sont à l'origine de 42 000 à 45 000 décès prématurés en France et de 650 000 journées d'arrêt de travail représentant un coût d'environ 100 milliards d'euros, dont 3 pour les caisses de la Sécurité sociale.

Il y a donc urgence à changer les choses et de se donner enfin les moyens de développer le Fret en France. Pour cela, il faut renoncer à la concurrence dans le ferroviaire et revenir à la coopération qui existait entre les opérateurs de chemin de fer européens.

Alors, chères et chers collègues, vos délégués, avec le soutien de la fédération CGT des cheminots, se battront afin qu'aucun(e)s cheminot(e)s de l'agence ne se retrouvent sur le bord du chemin.

En conséquence, nous revendiquons que Fret SNCF, l'opérateur public de référence, reprenne l'entièreté des trafics et des emplois. Les services de fret ferroviaire sont indispensables au bon fonctionnement de l'économie française et européenne, mais c'est surtout un enjeu sociétal, environnemental, humain et de sécurité.

Pour plus d'informations, n'hésitez pas à contacter vos élus CGT !

P.-S. A vérifier : après avoir orchestré la casse de nos acquis, désorganisé la production de l'entreprise, le directeur et sa garde rapprochée démissionneraient et quitteraient le navire avant le naufrage de l'agence en se recasant chez VFLI !

