



Syndicat des cheminots Cgt de Toulouse

**Intervention de la Cgt le 15 avril 2008
lors de la réunion fret organisée par la Direction Nationale
au Palais des Congrès de Toulouse - Par Eric FERRERES.**

Mesdames, messieurs, chers collègues, chers camarades,

Alors que des discussions nationales sont en cours, la direction vous convie ce jour à une grande messe visant à vous intégrer au processus de casse de l'activité Fret SNCF.

Au delà du déni de dialogue social et du fait que la production Fret des régions de Toulouse, Limoges, Bordeaux est partiellement bloquée sur la journée pour permettre la tenue de cette réunion d'intégration au projet de l'entreprise, permettez moi, très rapidement, de revenir sur le fond d'un dossier qui est crucial pour l'avenir de notre entreprise publique et donc de notre statut et de nos garanties collectives.

La technostructure de la Direction du Fret inféodée aux thèses du libéralisme s'appuie, en la nourrissant à outrance, sur une description catastrophique de la situation de Fret SNCF et sur une présentation dogmatique de la concurrence comme un contexte favorable au développement pour engager la filialisation / privatisation du Fret SNCF.

Cette réunion s'inscrit d'ailleurs dans cette démarche visant à culpabiliser les cheminots et à rendre inéluctable le projet de la direction.

L'intégration industrielle qui se précise en ce début d'année 2008 vise à isoler radicalement le Fret du reste de l'entreprise pour constituer une société de fret ferroviaire indépendante disposant de ses moyens de production et de son personnel, pour lequel la Direction a déjà déterminé la réglementation et les conditions de travail.

Ces dernières consistent à réécrire le RH 0077 en gardant l'annualisation du temps de travail mais en faisant disparaître tous les « gardes fous » journaliers, hebdomadaires, mensuels, semestriels, et réduire les délais de préavis pour les modifications de tableaux de service, roulements...

Alors que dans les discussions concernant l'élaboration d'une convention collective pour le secteur ferroviaire, l'UTP (Union des Transports Publics, dont la SNCF est adhérente) « joue la montre » dans l'attente de cette déréglementation, la Direction de la SNCF, en jouant double jeu, porte ainsi une grande responsabilité.

Les projets de la Direction sont lourds de conséquences car :

- Ils ne répondent pas aux enjeux de société pour le transport des marchandises ;***
- Ils ne répondent ni aux causes profondes des difficultés de cette activité révélées notamment par le rapport WEIBEL ni à ses préconisations ;***
- Ils engagent le Fret dans la spirale du déclin à l'identique du SERNAM en l'isolant de la production intégrée de la SNCF ;***
- Ils instaurent une réglementation et des conditions de travail à deux vitesses dans un premier temps pour les cheminots travaillant pour l'activité***

Fret ;

• Ils fragilisent les structures des autres activités en démantelant la filière traction et les établissements exploitation.

La stratégie de la Direction pour le Fret SNCF est dangereuse pour l'ensemble du Fret ferroviaire et pour l'avenir de toute l'entreprise.

Si le Fret prend son indépendance, cela va remettre en cause l'unicité de l'entreprise et porter un coup terrible au statut des cheminots qui peut s'avérer fatal. Dans le cadre d'une filialisation de FRET SNCF, la Deutsche Bahn (DB) pourrait à terme mettre la main sur cette activité comme elle le fait de plus en plus dans nombre de pays européens.

Quelle contradiction pour la Direction SNCF qui communique régulièrement sur ses atouts environnementaux et sur son engagement en faveur du développement durable alors qu'en fermant les gares au Fret, en supprimant des dessertes, en abandonnant des trafics, elle favorise le mode routier !

Quelle contradiction avec les conclusions du Grenelle de l'Environnement et les déclarations du gouvernement sur les défis à relever pour l'avenir de la planète alors que la concurrence ferroviaire privée se développe, au détriment de Fret SNCF, avec des trains diesel !

L'organisation projetée est dans la logique de privatisation des services publics engagée par le gouvernement à laquelle la SNCF n'échappe pas sur certains aspects. En effet, le Président avait annoncé : « il faut maintenant donner au secteur ferroviaire une organisation adaptée à un marché ouvert », tout en précisant que « les sillons ferroviaires doivent être attribués de façon impartiale entre les opérateurs par une autorité indépendante ».

Cette stratégie, qui s'inscrit dans la politique de l'Union Européenne, va faire place libre à des opérateurs privés et provoquer un recul global du fret ferroviaire. L'expérience l'a prouvé, la concurrence s'exerce sur les marchés les plus rentables et conduits à la disparition des autres.

D'autres solutions sont possibles et nécessaires.

La CGT agit activement en externe pour l'harmonisation des conditions sociales des travailleurs du rail dans l'élaboration d'une convention collective de haut niveau et en interne par des propositions concrètes de développement notamment par un document de 17 pages en réponse au livre blanc Fret de la Direction SNCF.

Ces propositions ont été élaborées et mises en débat dans le cadre d'une démarche CGT intitulée « Cap Service Public » engagée au travers d'initiatives avec les cheminots, de nombreux débats publics, d'interventions auprès des élus, des associations, des chargeurs...

La SNCF est un opérateur public historique implanté sur tout le territoire apte à relever les défis sociétaux du transport des marchandises en France, et en Europe en coopération avec les autres opérateurs historiques.

Mais il ne peut être envisagé d'apporter une réponse sérieuse à un rééquilibrage durable en faveur des modes de transports les moins polluants et les plus économes en énergie sans traiter de la fiscalité, des conditions de la concurrence, de la tarification, des droits sociaux dans le secteur des transports à l'échelle nationale et européenne.

En clair, messieurs les dirigeants de l'entreprise, sachez que pour la Cgt, les conditions sociales des cheminots ne sont pas négociables vers le bas.

Un point sur l'acquisition récente de la totalité de GEODIS:

La présentation de ce dispositif revient à dire que c'est GEODIS qui absorbe Fret SNCF ce qui légitime un certain nombre d'interrogations, à plus forte raison qu'il est annoncé d'autres acquisitions.

Ainsi, en quoi cette opération peut-elle contribuer à sortir l'activité Fret SNCF de la situation précarisée dans laquelle elle se trouve, alors que GEODIS a conclu fin février une alliance avec RCA (Rail Cargo Austria), filiale des OBB l'opérateur historique ferroviaire Autrichien, dans laquelle GEODIS s'engage, contre rétribution financière, à mettre à disposition de RCA ses canaux logistiques en France, en Espagne, en Italie et en Angleterre. En retour RCA lui ouvre son réseau en Autriche et en Europe de l'Est. Il nous semble que cette alliance ouvrirait la voie à un concurrent sérieux de Fret SNCF et repose le problème des synergies avec la SNCF. Il est d'autant plus posé aujourd'hui car GEODIS, qui représenterait les 2/3 de la branche FRET et dont les métiers principaux sont en décalage avec ceux du groupe, sera l'acteur central de la branche, plaçant ainsi Fret SNCF en position d'exécutant.

L'intégration de GEODIS, un des premiers transporteurs routiers français, et la poursuite du plan Fret actuellement mis en oeuvre avec, entre autres, la fermeture de gares et de triages fait craindre que les bonnes intentions affichées au Grenelle de l'Environnement restent lettre morte.

Cet OPA renforce donc la revendication, de la quasi-totalité des fédérations, d'un moratoire sur la restructuration de Fret SNCF.

Il faut arrêter le dépeçage de l'appareil de production de Fret et les milliers de suppressions d'emplois qui l'accompagnent.

Cette branche élargie pour les activités de logistique et de transport de marchandises devrait au contraire amorcer un changement de cap stratégique dans la concrétisation d'un rééquilibrage rail route, en constituant le fer de lance d'une politique des transports multi et inter modale respectueuse du développement durable et irriguant l'ensemble du territoire.

Dans sa contribution au livre blanc du Fret, la CGT revendique une politique du groupe SNCF complémentaire permettant d'offrir des solutions logistiques de bout en bout aux chargeurs basées sur le rééquilibrage entre les modes au profit de Fret SNCF, pour en faire un opérateur global de logistique maîtrisant toute la chaîne.

Pour cela, il est nécessaire que l'actuelle direction de GEODIS rompe avec des pratiques ancrées de longue date. Comment vont s'organiser les synergies réciproques ? Les filiales vont-elles devenir des outils de fret SNCF pour ramener du trafic ou vont-elles être des outils pour dégager des marges en transférant des trafics vers VFLI ou FERTIS par exemple ? N'assiste-t-on pas déjà à une tentative de siphonner Fret SNCF au profit de filiales qui n'ont pour seule vocation d'abaisser les coûts ? L'activité Fret de la SNCF ne risque-t-elle pas, à terme, de sortir de la SNCF pour devenir une simple filiale ferroviaire d'un groupe de transport et de logistique ?

Côté direction SNCF, on nous vante souvent, encore dans un « Temps Réel », le modèle de la Deutsche Bahn (DB) mais personne ne peut ignorer que celle-ci est sous le coup d'une privatisation partielle dans laquelle une des alternatives qui pourrait être retenue est la privatisation des branches logistiques (Schenker) et Fret (Railon).

Au regard des évolutions que l'on nous propose aujourd'hui, on ne peut pas ne pas questionner sur cette perspective. Si tel devait être le cas, cela reviendrait à considérer que l'on nous a monté un projet au demeurant cohérent d'un opérateur public multimodal de logistique et de transport de marchandises avant de privatiser l'ensemble fort aujourd'hui d'un chiffre d'affaires de près de 8 milliards d'euros et de 50 000 salariés.

Il en serait alors fini de l'entreprise intégrée de Service Public.

Sans faire de procès d'intention qui n'aurait pas lieu d'être soyez assuré que si dans la tête de certains dirigeants c'est cette finalité qui est recherchée, la CGT se mettra en travers en créant les mobilisations nécessaires pour s'y opposer.

C'est pourquoi nous serons plus qu'hyper vigilants sur la suite ou plus exactement sur les suites de cette opération. De ce point de vue je tiens à dire que même si nous nous déterminons, nous basons nos appréciations et nos actions à partir des décisions, des actes, des contenus des politiques poursuivies plus que par rapport aux personnes, la personnalité du président de la nouvelle entité nous interpelle. Il n'a pas laissé, loin s'en faut, que des bons souvenirs au monde du travail et singulièrement à la CGT.

C'est là un signe pas anodin qui doit accréditer l'idée, aux yeux des cheminots du Fret, qu'ils vont se trouver sous la coupe de GEODIS. Ce ne sont pas les meilleures conditions pour travailler dans la sérénité au regard d'un contexte précarisé et porteur d'incertitudes et préoccupations diverses quant à l'avenir.

Nous soutiendrons toute stratégie qui ira dans le sens de la réponse aux besoins des populations, de la Collectivité Nationale par le Service Public, et qui sera de nature à conforter et à améliorer les conditions de vie et de travail des cheminots et des autres salariés.

Cela commence par l'arrêt de la politique de la terre brûlée qui est engagée au sein de l'activité Fret SNCF et par l'harmonisation par le haut des conditions sociales des salariés des filiales, y compris à GEODIS.

Merci de m'avoir écouté quelques instants et comme nous l'écrivons dans le tract qui vous a été distribué à l'entrée, sur l'avenir du fret, et si la Cgt avait raison.

A Toulouse, le 15 avril 2008.