

FÉDÉRATIONS SYNDICALES DES CHEMINOTS CGT – UNSA – SUD-RAIL – CFDT

Pas de réforme ferroviaire sans le FRET SNCF !

*Après l'action de grève unitaire de haut niveau du 13 juin dernier avec une participation historique, le gouvernement et la direction de la SNCF doivent ouvrir des négociations sur la réforme du système ferroviaire et sur la situation économique et sociale de la SNCF. Dans ce cadre, le **droit d'alerte** initié par le CCE participe à pointer les vérités sur l'état de FRET SNCF ; « la SNCF est dans une impasse dangereuse », c'est par cette introduction terrible que débute le rapport de la commission économique, et cela ne peut laisser qui que ce soit indifférent. Sans surprise, les analyses et recommandations de ce rapport rejoignent les revendications des cheminots et de leurs organisations syndicales qui combattent la politique menée au FRET depuis 10 ans.*

Le droit d'alerte sera présenté au Conseil d'Administration du 27 juin 2013

Ce jour –là, les cheminots doivent à nouveau se faire entendre !

**La situation économique, sociale et financière de l'activité FRET SNCF
doit obtenir des solutions et des engagements du Gouvernement et de la Direction.**

En 2000, FRET SNCF transportait 55 GTK, en 2012, on est tombé à 20,7 GTK. Entre 2003 et 2012, les effectifs hors traction ont pratiquement été divisés par trois, en passant à 8 823 cheminots en moyenne en 2012. Les seuls indicateurs à la hausse sont les pertes, (450 millions d'euros en 2011, contre 50 millions en 2000), et la dette, passée de 2,1 milliards d'euros en 2009 à près de 3,3 milliards en 2012. La part de marchandises transportées par fer est passée de 17% à 9% : Où est passée l'orientation gouvernementale de 25% de marchandises transportées par voies ferrées et fluviales d'ici 2022 ?

L'ETAT : RESPONSABLE !

Ce résultat est la conséquence des politiques de transport initiées depuis 30 ans, qui ont développé le transport routier au détriment du rail et ont laissé la SNCF décider de sa stratégie pour le transport de FRET. Or, celle-ci a été plus qu'hasardeuse, a manqué d'adaptation à l'évolution industrielle et aux nouveaux besoins de transport.

Pour répondre aux intérêts des capitalistes et leur permettre d'entrer dans le ferroviaire, l'Europe libérale a décidé d'ouvrir le FRET ferroviaire à la concurrence. En France, l'application s'est faite en 2003 pour le cabotage et en 2006 pour les trafics intérieurs.

La réforme du système ferroviaire en discussion dans la période doit intégrer pleinement le sujet du transport de marchandises, avec entre autres :

- ⊗ **Une nouvelle politique de transport reconnaissant et favorisant le FRET ferroviaire en tant que service économique d'intérêt public et affirmant le rôle incontournable de FRET SNCF en tant qu'opérateur public et historique**
- ⊗ **La dette du ferroviaire reprise en dette d'Etat comme l'ont fait d'autres Etats européens dont l'Allemagne mais pas la France.**

La Direction SNCF : COUPABLE !

En entrant dans le jeu de la concurrence, la SNCF par plans successifs guidés par des objectifs financiers, la recherche de l'équilibre des comptes, a fermé des triages, des gares FRET, réorganisé sans cesse la production sur le dos des cheminots, a cloisonné FRET SNCF, a abandonné des trafics pour au final se retrouver à un niveau de trafics historiquement bas, jamais atteint.

Cela ne l'a pas empêché dans le même temps d'acheter des entreprises à l'étranger pour augmenter le chiffre d'affaires du Groupe.

Alors que l'Europe se refuse à réaliser un bilan de la libéralisation du rail que réclament les organisations syndicales, plusieurs rapports démontrent que la concurrence n'a pas développé le FRET ferroviaire mais qu'au contraire, hormis quelques cas isolés où l'engagement public et des choix politiques ont contribué à sa croissance, le transport de marchandises ferroviaires n'a fait que décroître.

La Direction SNCF est coupable d'avoir cloisonnée les activités, les métiers.

Il est temps que la Direction SNCF s'applique le fameux « principe de réalité » : accepter l'échec de sa politique et prendre d'autres orientations. **Le chiffre d'affaire de SNCF Géodis au 1^{er} trimestre 2013 est en recul de près de 3% par rapport au 1^{er} trimestre 2012 qui était pourtant peu réjouissant. Et pour ce qui concerne FRET SNCF, c'est moins 8,7% !** A l'inverse, certains semblent pourtant gérer la crise et s'occuper des chargeurs, comme Europorte et ses filiales qui eux réalisent + 9% de CA au 1^{er} trimestre 2013 par rapport à 2012 sans prendre une tonne à la route !

Il est donc urgent de changer pour une véritable politique du transport de marchandises par la SNCF. Dix années de vision libérale ont mis à mal un formidable outil mais pour autant rien n'est perdu si FRET SNCF prend le « cap de la relance ». Pour cela il faut :

- **Arrêter les restructurations et ré-ouvrir les gares FRET, les triages et pour certains un retour au tri par gravité, du wagon isolé et de la messagerie,**
- **Arrêter les suppressions d'emplois et permettre de la réactivité en mutualisant les moyens humains et matériels, dans une SNCF intégrée.**
- **Une politique technico-commerciale volontariste au plus près des chargeurs et des organisations du travail en multi activités et multi produits,**
- **Reconnaître l'activité FRET au sein de l'entreprise publique SNCF comme un véritable service public,**
- **Des IRP ayant un réel pouvoir décisionnel dans la proximité.**

**Le 27 juin 2013 à partir de 10h,
devant le siège de la Direction SNCF, interpellons
le Conseil d'Administration, tous ensemble, dans l'unité.
Gagnons le changement de cap !
Le FRET et la SNCF, les territoires, les populations
et les cheminots en ont besoin !**