



DÉCLARATION

Montreuil, le 15 juillet 2020

PLÉNIÈRE DU CSE FRET DU 15 JUILLET 2020

Monsieur le Président,

Une fois n'est pas coutume, nous aborderons les questions d'actualité assez rapidement pour axer l'essentiel de notre déclaration sur la situation plus que préoccupante qui traverse le GPU, et plus particulièrement FRET SNCF.

En effet, nous avons eu l'occasion d'évoquer déjà un certain nombre de sujets lors des réunions (CSE FRET, CSE Centraux, comité de groupe et CEE) qui se sont tenues ces dernières semaines, ce qui nous conduits également à ne pas revenir sur l'ensemble des développements que nous avons produits. Les points suivants restent néanmoins d'actualité.

Les élections municipales actent un nouveau recul du fait démocratique en France avec un niveau sans précédent du taux d'abstention de l'ordre de 60 % et traduisent une profonde crise politique, dont la majorité actuelle ne semble avoir tiré aucune leçon au cours de ces trois dernières années, malgré la multiplication et l'intensité des contestations sociales auxquelles elle a eu à faire face.

Le remaniement ministériel qui confirme l'ancrage de cette majorité à droite ne suffira pas à masquer la déroute du mouvement politique présidentiel, et la poussée significative des partis et alliances ayant placé les questions environnementales et sociales au cœur de leurs programmes et de leurs campagnes.

Les envolées lyriques, les prises de conscience et les promesses de changement, d'un monde d'après différent du précédent, n'auront pas fait illusion longtemps.

Ainsi, l'incertitude qui pèse sur l'avenir de plusieurs dizaines de milliers d'emplois, à Air France, chez Nokia ou encore Sanofi, amplifie la colère des salariés et les manifestations se multiplient sur tout le territoire au rythme des annonces des plans sociaux. Les héros d'hier ne veulent pas être les martyrs de demain !

Pour Macron, il faudra travailler plus, alors qu'il y a eu entre 6 et 12 millions de chômeurs partiels.

Il se refuse à donner aux Services Publics, pourtant portés aux nues au cœur de la crise sanitaire, les moyens d'assurer pleinement leurs missions essentielles à la population et stratégiques pour la Nation. Tout juste évoque-t-il consentir à un geste.

Encore une fois, c'est pourtant notre système de protection sociale qui a servi d'amortisseur à la crise. Mais le Gouvernement cherche à épuiser les réserves de la protection collective. Malgré l'abus du « tous ensemble » dans le discours présidentiel, il n'y a pas de rupture à sa politique d'individualisation.

Quant au patronat, notamment celui du CAC 40, il se rétribue toujours aussi généreusement à coups de dividendes et d'aides de l'État distribuées sans contreparties ni contrôle, afin d'interdire les licenciements, le versement de dividendes, les délocalisations, la subordination des sous-traitants. Il poursuit son chantage à l'emploi pour ouvrir la vanne des reculs sociaux. Le MEDEF et consorts font amicalement pression sur le Gouvernement pour que soient pérennisées les mesures d'exception adoptées par ordonnances dans le cadre de l'urgence sanitaire. Les dirigeants de la SNCF y pensent également.



Certes, nous ne pouvons pas minimiser les effets de la crise sanitaire sur la fréquentation des transports collectifs. Seule une entreprise publique de service public peut dépasser la réduction des recettes afin de construire la réponse aux besoins de l'aménagement du territoire.

Le modèle d'ouverture du capital d'Air France est le contre-exemple. Il mène vers toutes les impasses du court terme et de l'appel aux subventions afin de garantir une rentabilité exigée par les actionnaires. Même le Gouvernement a estimé l'intervention publique indispensable afin de sortir l'ex compagnie nationale de la faillite, pendant que les places boursières s'affolaient.

Tous les vieux dogmes sont tombés parce qu'il fallait être pragmatique et sauver l'apparence du système libéral.

La crise le démontre encore ; le rôle et la place de la SNCF ne sont pas ceux d'une entreprise normale. Les investissements y sont lourds. Ils sont à l'échelle d'une Nation.

Aujourd'hui, la SNCF doit être soutenue. Il ne s'agit pas d'un geste ! Ce mot est celui du mépris de la vision étriquée d'un Ministre du Budget. Il s'agit de la redéfinition des investissements vers le service public.

De la même manière, nous avons accusé réception d'un courrier de l'UTP nous informant de sa décision d'acter le principe d'une recommandation patronale en matière de classifications et de rémunération.

Le refus de l'UTP d'entendre les revendications des organisations syndicales représentant plus de 60 % des cheminots de la branche a conduit à l'échec des négociations sur le volet « classifications et rémunération » de la CCN.

L'accord proposé par l'UTP et signé par l'UNSA et la CFDT ne limitait pas le dumping social dans la branche, mais l'organisait.

Il ne fixait aucune règle contraignante pour les employeurs et livrait la rémunération, tout comme la progression professionnelle des cheminots, à l'arbitraire patronal.

La recommandation patronale marque cet acharnement à ne pas garantir de protection aux cheminots afin de multiplier les leviers de dumping social.

Cependant, une décision unilatérale d'une organisation patronale ne saurait définir la norme appliquée dans une branche.

Elle ne peut en aucun cas se substituer à un accord de branche valide.

D'ailleurs, si le secrétaire d'État aux transports signifie, dans son courrier du 26 juin, que le

Gouvernement s'appuiera sur le contenu de la recommandation patronale pour prendre par ordonnance des mesures en lien avec la classification et la rémunération, il enjoint l'organisation patronale à reprendre rapidement les négociations afin qu'elles conduisent à un accord valide.

À de multiples reprises, la fédération CGT des cheminots a interpellé l'UTP afin de rouvrir les négociations sur le champ d'application de la CCN et sur son volet classification et rémunération.

L'UTP doit donc répondre à l'injonction du Gouvernement et aux demandes de la majorité des organisations syndicales de la branche.

L'ouverture à la concurrence dans le transport ferroviaire de marchandises et ses différents plans de réorganisations d'activités pour Fret SNCF, pour ne pas dire suppressions d'activités, ont conduit à rendre cette activité moribonde.

Cela fait 18 ans que les décideurs l'isolent pour mieux la siphonner vers des filiales, des concurrents internes ou externes, et c'est d'ailleurs le même sillon qui est emprunté aujourd'hui à plus grande vitesse par les activités voyageurs. Mais surtout, cela fait 18 ans que les politiques abandonnent l'ambition du report modal face au lobby de la route. Tout est organisé pour la faillite de fret SNCF, qui pourrait se matérialiser dès 2021. Seuls les trafics de masse intéressent quelques chargeurs.

La direction n'a eu de cesse de se retrancher derrière des décisions de politiques européennes et françaises pour justifier l'arrivée de nouveaux entrants dans un secteur concurrentiel depuis 2006.

Pourtant, FRET SNCF pâtit avant tout de la concurrence organisée à l'intérieur du groupe SNCF. Le rachat de Géodis en 2008, géant du transport routier, mais aussi l'achat ou la création de filiales de droit privé comme VFLI, Naviland Cargo, VIA ont permis la captation de trafics là où Fret SNCF était en pleine mesure de pouvoir les assurer. L'organisation de la production par produits, par zones géographiques, empêche une relance des trafics, la fin du wagon isolé laisse de côté nombre de chargeurs désireux d'utiliser le fret ferroviaire. Je tairai le sujet GEFCO/Nadal qui illustre parfaitement l'organisation de la casse par l'entreprise.

Le trafic Kronenbourg n'en est qu'un des exemples les plus criants :

A l'aube de la réorganisation de TFMM (Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises) où chaque entité de SNCF logistics devrait agir dans son domaine spécifique, une filiale s'oppose frontalement sur le même appel d'offres !

Pour la CGT, il s'agit simplement de la mise en place d'un dumping social, de mettre en avant la « compétitivité » par l'unique prisme du « coût ». De faire culpabiliser les agents, du chantage à l'emploi, dégrader les conditions de travail et faire encore plus de productivité.

L'argumentation continuelle sur le fait du « trop chers » n'a aucun sens et aucune logique. En effet, les autres Entreprises Ferroviaires privées connaissent également des difficultés financières.

De plus, le confinement a démontré que le coût du capital est largement supérieur au soi-disant coût du travail. Seul le travail crée des richesses !

Rappelons que sur la période 2000/2016, le fret ferroviaire a perdu 40 % des volumes de marchandises transportées quand le recul de l'industrie n'a été que de 3 % (selon l'INSEE).

Pourtant, dans ce contexte, une fois de plus les discours, les promesses s'éloignent à grands pas de la réalité. La direction, retranchée derrière les propositions de l'alliance 4F, continue sa politique de mise à mal de FRET SNCF. Elle s'apprête à céder la moitié de son patrimoine immobilier sur deux ans, dont 50 millions d'euros cette année. Elle titrise les créances de ses chargeurs pour dégager du cash à court terme en faisant peser, dans un avenir proche, le poids des intérêts de ces opérations sur les comptes de FRET SNCF. Elle entend procéder de la même manière concernant le matériel roulant.

Tout en agitant la promesse de la relance du wagon isolé qu'elle a méthodiquement pillé depuis 18 ans, elle s'apprête à démanteler un énième triage à la gravité à Grande-Synthe.

Enfin, elle budgétise 40 millions d'euros pour des départs volontaires, tout en essayant de faire croire que le triplement de l'aide à la pince promis par l'Etat serait une opportunité, alors même que FRET SNCF, qui ne fait plus de combiné, ne bénéficiera donc d'aucune aide pour ces trafics.

Ainsi, le budget initial de FRET SNCF concernant la suppression de 400 emplois supplémentaire cette année est aujourd'hui projeté en révision à moins 1000 au bas mot.

Si la direction voulait en finir avec FRET SNCF pour se repositionner uniquement sur les filiales du groupe, elle n'agirait pas autrement. Cela est inacceptable !

Nous rappelons qu'un droit d'alerte économique a été déposé par les élus du CCGPF l'année dernière et que tout concorde aujourd'hui pour légitimer cette décision. Nous aurons, à n'en pas douter, l'occasion de poursuivre cette démarche toujours en cours dans les semaines et les mois à venir.