



- **L'avenir du Fret SNCF**
- **La pérennité du statut,
de notre régime de retraite**

Tous les cheminots sont concernés !

L'appel à la grève unitaire du 18 octobre 2007 a pour contenu revendicatif la défense et le développement du fret SNCF, le maintien et l'amélioration du régime spécial de retraite des cheminots et de ses droits. En quoi les cheminots des établissements Exploitation sont-ils tous concernés par cette action ?

Le Fret SNCF, un enjeu sociétal pour le pays, une activité vitale pour l'entreprise publique.

Le transport des marchandises par le rail est un moyen de transport moderne, un mode incontournable et d'avenir au regard de la préservation de l'environnement. Au lieu de promouvoir des politiques favorables au ferroviaire, le gouvernement français et la commission européenne exacerbent les concurrences entre modes de transport au nom du moindre coût de l'acheminement des marchandises. Aujourd'hui, le prix du transport du fret est étalonné sur celui pratiqué par les routiers. Ces derniers sous-tarifient le transport des marchandises en pratiquant le dumping social, en enfreignant les réglementations, en laissant à la collectivité les coûts d'utilisation de l'infrastructure routière et des nuisances sociales et environnementales. Les différents modes de transports doivent être envisagés en complémentarité les uns des autres, en cohérence avec l'aménagement du territoire, et non en concurrence.

Dans ce contexte, la direction de la SNCF a choisi de calquer son fonctionnement sur celui des entreprises ferroviaires qui activent la concurrence. Au lieu de mettre en avant ses atouts, son savoir-faire, le maillage du territoire qu'elle est en capacité de réaliser, la souplesse d'utilisation des moyens du fait de son caractère d'entreprise intégrée, la SNCF accélère les plans de réorganisation du fret visant à démanteler l'entreprise nationale. Dans les EEx, les suppressions d'emplois liées aux plans Fret ont réduit les effectifs de près de 6000 agents depuis 2003 !

De fermeture de triages en abandon de dessertes, de refus de trafic en dégradation de la qualité de service, la direction du Fret veut couper une à une toutes les possibilités de construction d'un transport des marchandises organisé en réseau.

Au nom de la rentabilité financière immédiate, l'outil de production a été concentré sur les seuls flux massifs qui sont ceux que convoite la concurrence.

Alors que seule une entreprise nationale comme la SNCF est en capacité de faire jouer l'effet réseau pour assurer un véritable service public des transports de marchandises en toute sécurité, la direction de la SNCF, avec le soutien du gouvernement, abandonne le trafic « Wagon Isolé ».

Les EEx, au cœur de la production du fret et des autres activités

Après avoir créé les UO fret dans les EEx puis avoir dédié des établissements au Fret, la création de la « Famille Fret » parachève l'enfermement du personnel dans une seule activité. La direction veut ainsi réduire ses coûts de formation en la spécialisant aux seules tâches liées au transport des marchandises. En voulant créer une filière unique dédiée au Fret, elle veut s'accaparer le personnel. Des agents spécialisés sur une seule activité ne pourront pas revendiquer un déroulement de carrière ou une mutation sur des postes relevant d'une autre activité, car l'activité prenante privilégiera ses agents par rapport à d'autres qu'elle devra former.

La volonté d'autonomie de la direction du Fret va jusqu'à vouloir imposer aux agents de son périmètre une réglementation du personnel spécifique. Elle compte aligner le régime de travail des agents du fret sur celui de ses concurrents et ainsi diminuer ses coûts de production.

C'est précisément parce que les agents sont spécialisés dans une seule activité qu'il n'est plus possible de mettre en valeur les compétences transverses des cheminots et ainsi avoir une solidarité d'entreprise dans l'emploi des agents et l'utilisation du matériel ! Les cheminots seraient donc sanctionnés deux fois avec les propositions de la direction du Fret.

Les agents du fret sont-ils les seuls concernés ?

La volonté d'autonomie du Fret donnera inmanquablement des idées aux autres activités. Les structures d'entreprises sont déjà prêtes pour le grand découpage. Si le Fret devient structurellement indépendant du reste de l'entreprise, cela sera un signal pour VFE de revendiquer aussi son autonomie. Pour le périmètre de la branche « SNCF Proximité », la nouvelle appellation de « Transport Public », les autorités organisatrices de transport pourront aussi revendiquer l'intégration du personnel au regard de leur implication financière dans le trafic TER et Transilien. Concernant les agents affectés à la gestion du réseau, les équipes « Infra », le gouvernement pourrait profiter de cette conjoncture pour les intégrer, comme les agents de l'équipement, dans la structure pour laquelle ils travaillent : RFF.

Ce scénario n'est malheureusement pas improbable car il permettrait au gouvernement en place de poursuivre et d'accentuer son projet de démantèlement des grandes entreprises publiques dans notre pays.

Le statut des cheminots, ciment de l'entreprise intégrée.

Les conditions sociales des salariés ont un lien direct avec la qualité du service rendu à la population et aux usagers. C'est grâce à la stabilité du personnel que les compétences professionnelles peuvent se développer dans une entreprise. C'est par l'égalité de ces conditions

sociales sur l'ensemble du territoire que le service rendu aux usagers est équivalent, équitable et de qualité.

Le régime de retraite des cheminots fait partie de ce statut. Il est lié aux contraintes inhérentes à la continuité du service public (horaires décalés, 3X8, astreinte, etc.).

Dans les Etablissements Exploitation, la direction cherche à fragiliser cette situation en ayant recours à du personnel n'ayant pas le statut de cheminot. C'est le cas avec des contractuels employés en CDI, mais aussi avec un recours de plus en plus important à des agents en CDD en lieu et place des agents à statut, les agents de réserve. Cette pratique est particulièrement importante dans les chantiers voyageurs.

Un autre moyen pour isoler les agents à statut est le transfert d'activités vers les filiales ou l'externalisation de tâches jugées en dehors du cœur de métiers de la SNCF.

C'est ainsi que la confection des cartes familles nombreuses a été confiée à un Centre d'Aide par le Travail près de Toulouse (avec les résultats catastrophiques sur les délais de confection). C'est aussi le cas pour la formation professionnelle avec l'exemple de celle pour la nouvelle tarification « NOTES » qui a été en partie réalisée par des formateurs extérieurs à l'entreprise.

L'externalisation de tâches se réalise aussi par le biais des filiales du groupe SNCF comme « VFLI » pour le Fret ou « EFFIA » pour le voyageur.

La remise en cause du statut des cheminots ne se réalise donc pas pour donner plus d'équité à l'ensemble de la population mais pour abaisser celle de l'ensemble des salariés.

*Comme l'ensemble des autres cheminots,
les agents des Etablissements Exploitation seront dans l'action*

le 18 octobre 2007

*pour défendre l'avenir du Fret SNCF, l'entreprise intégrée,
le statut des cheminots avec son régime spécial des retraites.*

Les fédérations syndicales CGT – CFDT – CFTC – UNSA – CFE.CGC ont déposé un préavis de grève à partir du mercredi 17 octobre à 20 H jusqu'au vendredi 19 octobre 2007 à 08 H. Ce préavis couvre l'ensemble du personnel SNCF. Ces 5 organisations syndicales représentent 80% du personnel.