

**INTERVENTION DU SECRETAIRE  
DU COMITE D'ETABLISSEMENT  
LORS DE L'INITIATIVE POUR LE DEVELOPPEMENT  
DU FRET SNCF – 12 SEPTEMBRE 2008**

**Version  
définitive**

Mesdames, Messieurs,  
Chers amis,  
Chers collègues,  
Chers camarades,

Au nom du Comité d'Etablissement des Cheminots de la région de Tours et des organisations syndicales cheminotes CGT, CFDT, FO, CFTC, SUD Rail, UNSA Cheminots et CFE-CGC, je vous remercie de votre participation à cette initiative.

Initiative que nous avons souhaitée la plus large possible.

Donc merci aux nombreux élus politiques, aux représentants des partis de gauche, aux associations (FNAUT, Environnement et Sécurité Routière), aux organisations syndicales interprofessionnelles (Unions Départementales CGT, CFDT et UNSA, Comité Régional CGT, Unions locales CGT...), à Thierry ROY, administrateur salarié CGT au Conseil d'Administration de la SNCF, ainsi qu'aux habitants de St Pierre des Corps présents.

J'espère n'oublier personne.

Cette initiative est programmée depuis juillet 2008.

Pourquoi cette précision ? Nombre d'entre-vous, à travers la presse écrite et audiovisuelle, ont constaté que la Direction Régionale a tenu, vendredi 5 septembre dernier, une réunion avec les plus importants chargeurs de la région, suivi d'un point-presse. Ce qui explique peut-être l'absence de ces derniers aujourd'hui !

Les éléments qui nous sont connus laissent apparaître une présentation de la situation quelque peu éloignée de la vérité !

Si nous pouvons nous satisfaire de l'achat de locomotives neuves, il n'est pas inutile de préciser que, depuis de nombreuses années, nous revendiquons des moyens matériels suffisants pour répondre aux enjeux de développement du transport de marchandises à la SNCF.

Rappelons qu'entre 2003 et aujourd'hui, ce sont 88 engins moteurs qui ont disparu sur notre région.

Comment la Direction Régionale peut-elle cacher le projet de modernisation du triage de St Pierre des Corps qui est enfoui dans les tiroirs depuis plusieurs années ?

Comment peut-elle taire que la création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité n'est plus à l'ordre du jour, en raison notamment de l'état catastrophique de certaines infrastructures et de l'appétit financier des institutions financières sollicitées dans le montage économique de cette structure ?

L'action des cheminots, notamment à travers deux rassemblements unitaires à Orléans, a permis d'éviter que des moyens humains et matériels de l'entreprise publique soient mis à disposition d'opérateurs privés.

Concernant les infrastructures, les incidents à répétition intervenus ces derniers mois sur le Réseau Ferré National mettant en cause l'état de celles-ci, des installations et des matériels roulants posent avec force les responsabilités qui incombent à la gestion interne de la SNCF, à la situation de RFF (endetté à hauteur de 27 milliards d'euros), et à celle de l'Etat qui se désengage de plus en plus de ses obligations en matière de financement du service public ferroviaire.

Contrairement à ce que certains dirigeants de la SNCF tentent d'expliquer, façon de dégager en touche, ce n'est pas la loi des séries qui serait soudainement responsable de la recrudescence des différents dysfonctionnements et autres incidents.

Les causes relèvent des politiques menées depuis des années dans l'entreprise SNCF, avec entre autres des restructurations d'établissements au Matériel, à la Traction, à l'Exploitation qui n'en finissent plus et qui affaiblissent le cœur de la production SNCF.

Et ce n'est pas le projet de la Direction SNCF de créer un établissement régional, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009, chargé de la maintenance et de l'entretien des installations qui va nous rassurer, avec notamment la suppression envisagée à terme de 128 emplois.

Comment passer également sous silence les centaines de suppressions d'emplois (350 sur notre région) liés à la fermeture du triage de St Pierre des Corps et aux différents plans, sans parler des décisions de contraction de l'appareil de production, toutes plus hasardeuses les unes que les autres ?

Comment taire que les cheminots et leurs organisations syndicales continuent à porter d'autres propositions alternatives et à lutter ?

Comment occulter le fait que la taxation des contrats de transport de marchandises est aujourd'hui délocalisée au Maroc ?

Alors que les transports constituent une véritable question de société, nous ne pouvons nous satisfaire de ces propos qui travestissent la véritable politique industrielle menée à la SNCF.

D'ici 2020, le transport de marchandises va croître de 40 %. Dans les 5 prochaines années, la croissance devrait être supérieure à celle du Produit Intérieur Brut.

C'est une réalité qui pose des enjeux importants d'environnement, de santé publique, de sécurité routière, de conditions sociales des salariés des transports, tout simplement de qualité de vie.

C'était une des questions centrales du « Grenelle de l'Environnement » dont les conclusions, sous l'impulsion des confédérations syndicales, d'associations de défense de l'environnement, d'élus politiques ont acté la nécessité de réorienter la politique de transport de marchandises en faveur des modes ferroviaire et fluvial au nom de l'intérêt général.

Dans ce cadre, des annonces ont été faites : instauration d'une écotaxe kilométrique sur les poids lourds, dont les produits seront affectés aux infrastructures ferroviaires, demande de révision de la directive euro-vignette pour mieux intégrer les coûts environnementaux, augmentation de 25 % de la part du fret ferroviaire d'ici 2012, création d'autoroutes ferroviaires, mise à niveau du réseau existant, etc..

Mais les décisions prises vont à contre-courant, en particulier en matière de financements, eu égard, entre autres, aux conséquences des cadeaux fiscaux accordés dans le cadre du bouclier fiscal de 2007.

Le projet de loi d'orientation « Grenelle de l'Environnement », dans les textes transport, porte modification de la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs). Mais celui-ci omet deux décisions fondamentales du Grenelle :

- « abandon du développement séparé des modes de transports et mise en œuvre d'une logique de développement intégrée, multimodale dans laquelle la route et l'avion deviennent des solutions de dernier recours imposées par l'état des technologies ou de la géographie » ;
- « le développement du FRET ferré, maritime et fluvial est déclaré d'intérêt général et inscrit dans la loi (LOTI) ».

Dénuée de ces fondements, la loi pourrait aller à contresens et définir une politique des transports totalement inverse à la négociation du Grenelle, qui a convenu de la notion multimodale intégrée.

Dans le même temps, le Président de la République a demandé au Président de la SNCF de construire un leader du fret et de la logistique dans la mondialisation des échanges et d'assurer la pérennité, la viabilité et la croissance du mode ferroviaire, dans un contexte de concurrence nouveau.

Mais la cohérence avec les attentes citoyennes qui s'expriment de plus en plus fort n'est qu'apparente.

Erigée en dogme par le gouvernement et la Direction SNCF, la concurrence serait la solution miracle à tous les problèmes. L'exemple de nos voisins allemands est pourtant éloquent : en une dizaine d'années, les entreprises ferroviaires se sont multipliées, on en compte plus de 400, mais elles n'ont fait que grappiller des trafics sur l'opérateur historique sans rien changer à l'hégémonie du mode routier.

La même tendance est observée sur notre territoire, notamment du fait de la suppression des 62 gares au wagon isolé par la Direction SNCF, avec la bénédiction du gouvernement.

La réponse aux attentes exprimées dans ce « Grenelle de l'Environnement » serait donc moins de rails et moins de trains, mais plus de routes et plus de camions ?

Pour les organisations syndicales, c'est non !

On ne peut jouer avec la santé publique, l'avenir de la planète, la sécurité des circulations, les conditions de travail des salariés du rail juste pour le profit de quelques grands groupes industriels.

Pour instaurer une politique de transport socialement, écologiquement et économiquement responsable, donc inscrite dans un développement durable, il est nécessaire de sortir le transport ferroviaire de la seule logique de marché génératrice de gâchis économiques, sociaux et environnementaux.

Aujourd'hui, il faut relever le fret ferroviaire, mais sans une volonté politique de réguler la variable sociale de la route, les efforts du chemin de fer seront inutiles. Si c'est seulement un sauvetage sans moyens et vision à long terme, ce sera un nouvel échec.

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.

Il est également temps de cesser les plans catastrophiques qui ont conduit FRET SNCF dans une impasse.

Après le plan VERON, qui nous a été vendu comme le « nec plus ultra » de l'avenir du FRET SNCF, pour s'entendre dire ensuite par les mêmes dirigeants que cela a été un échec.

Après avoir encensée la concurrence privée, présentée comme une chance, un stimulant, la Direction reconnaît l'avoir sous-estimée.

Nous sommes fondés légitimement à contester la stratégie actuelle et à vouloir lui substituer d'autres options alternatives qui, malheureusement, n'ont jamais été sérieusement prises en compte, tant par la Direction SNCF que par le gouvernement.

Dans leurs contributions au livre blanc du Fret, les organisations syndicales s'appuient sur des propositions claires, porteuses et revendiquent une politique du Groupe SNCF complémentaire, permettant d'offrir des solutions logistiques de bout en bout. Celle-ci doit être basée sur le rééquilibrage entre les modes au profit de FRET SNCF pour en faire un outil industriel public multimodal et un opérateur global de logistique maîtrisant toute la chaîne.

La SNCF a des atouts parce que l'entreprise publique est implantée sur tout le territoire, d'une part, et que, d'autre part, son caractère intégré est une force pour son développement avec la solidarité économique des différents trafics. Elle dispose, en outre, de l'effet réseau et d'une gamme d'offres complètes et complémentaires.

Dans ce cadre, le groupe GEODIS doit s'inscrire dans une démarche de réponse aux besoins de transport et à une véritable coopération au plan international dans le mode ferroviaire.

Les organisations syndicales proposent une stratégie conquérante s'appuyant sur une politique de volume de 50 milliards de tonnes kilomètres (GTK) en 5 ans et non comme le propose la direction de 44 GTK pour la seule SNCF sur la même période.

L'ensemble de ces propositions en matière de transport de marchandises doivent être réellement débattues et non balayées d'un revers de main, à partir de considérations subjectives.

Elles portent notamment sur :

- le réengagement de FRET SNCF dans une politique de développement de tous les types de trafics et le maintien d'une gestion mutualisée des moyens de production ;
- l'arrêt de toutes les réorganisations visant à modifier en profondeur les modes de gestion et de structuration de la SNCF, notamment l'autonomisation de FRET SNCF ;
- la mise en place de moyens humains, matériels et en infrastructures suffisants ;
- une stratégie d'offres avec de nouveaux concepts ou revenir à des organisations anciennes comme le DIRECT EXPRESS ;
- de nouveaux produits transport, tels que le TGV Fret, le train bloc express et les autoroutes ferroviaires ;
- un renforcement de la commercialisation des prestations pour disposer d'un outil performant de démarchage des entreprises de toutes tailles.

Des perspectives existent, mais elles sont inexploitées. Deux exemples pour illustrer mes propos :

- le port sec de Vierzon et les trafics s'y rapportant n'ont jamais fait l'objet, de la part de la SNCF, d'une volonté de s'y impliquer ;
- la mairie de Mer (Loir et Cher) a la volonté de créer une nouvelle zone industrielle embranchée, c'est-à-dire raccordée au rail. La Direction Régionale se désintéresse totalement de ces possibilités de trafic.

Ces propositions pourraient permettre d'avoir d'autres résultats que ceux que la stratégie SNCF donne sur les premiers mois de l'année 2008.

Après une baisse continue des trafics depuis plusieurs années, les 5 premiers mois de 2008, comparés à la même période de 2007 qui n'était pas une bonne année, affichent une perte de trafic de 1 154 millions de T/K (- 6,54 %), dont 527 (- 12,63 %) pour le combiné et 627 (- 4,67 %) pour le conventionnel.

Sur la même période, les recettes sont en baisse de 16 millions d'euros (- 2,18 %) et, en matière de régularité, aucun objectif n'est atteint et les résultats sont en dessous de ceux de 2007 qui n'étaient déjà pas bons.

De ce point de vue, on a, en 2008, retardé 344 trains pour absence de locomotives contre 130 en 2007 et 658 trains pour absence d'ADC contre 229 en 2007, alors que le nombre total de trains produits en 2008 est inférieur à celui de 2007 (71 189 contre 71 633).

Par ailleurs, le nombre de journées de service « agents de conduite » non couvertes à fin avril 2008 atteint 507 journées et est en augmentation de + 30 % par rapport au résultat à fin mars 2008 (390).

Concernant la concurrence intra modale, à mi-mai 2008, les concurrents transportent 10,1 MT en année pleine, soit un tonnage estimé à 9 % sur la base du tonnage acheminé par FRET SNCF en 2007.

Au sein de ce tonnage transporté par la concurrence, les trafics ferroviaires nouveaux ou les reports modaux de trafics routiers s'élèvent à 3,5 MT.

Dans un contexte d'un nouveau recul de la part modale, la Direction a donc abandonné 6,6 MT aux entreprises ferroviaires concurrentes.

Régionalement, nous subissons également les conséquences de ces orientations. Ainsi, dans le secteur Agriculture-Produit de carrière, qui représente 87 % du tonnage régional, les résultats comparés entre le 1<sup>er</sup> trimestre 2007 et le 1<sup>er</sup> trimestre 2008 sont révélateurs :

- Pour les céréales : - 68 000 tonnes (soit - 18 %) et - 1,670 millions d'euros (- 18 %) de chiffre d'affaires.
- Pour les produits de carrière : - 297 000 tonnes (- 36 %) et - 1,759 millions d'euros (- 35 %).

Concernant le secteur « produits de grande consommation et autos », la baisse est de 88 % en tonnage et 67 % en chiffre d'affaires.

Concernant la ferraille et principalement l'entreprise MENUT, il est enregistré une progression de 50 000 tonnes (+ 16 %) et de 1,129 millions d'euros en chiffre d'affaires. Cette situation est le fait de l'action conjuguée du chargeur, de la mairie de St Pierre et des organisations syndicales.

Comme quoi des combats peuvent être efficaces et gagnants !

Globalement, tous types de trafics confondus, c'est une baisse de 568 694 tonnes et de 5 millions d'euros de recettes sur notre région.

La constitution de la branche Transports et Logistique ouvre les portes de l'Europe affirme la Direction SNCF. A la condition quand même, ajoutons-nous, que le ferroviaire ne soit pas le maillon faible comme la stratégie actuelle semble le consacrer.

Ce n'est pas le statut des cheminots qui est la cause de la situation précarisée dans laquelle se trouve FRET SNCF, mais bien les stratégies incohérentes et les pilotages à vue menés ces dernières années qui ont fragilisé l'activité en contractant de façon drastique l'appareil de production, en supprimant des dizaines de milliers d'emplois, en fermant des centaines de gares, en abandonnant de nombreux trafics à la concurrence intra et intermodale et en rigidifiant les modes d'organisation et de fonctionnement, pénalisant la réactivité et affectant la fiabilité et la qualité des acheminements.

L'obsession que les dirigeants de la SNCF ont à vouloir déréglementer et à tirer les conditions sociales des cheminots vers le bas conduit aujourd'hui à faire appel au « volontariat » chez les agents de conduite pour ne pas respecter la réglementation du travail, et ce, de façon décomplexée !

Après la concurrence instaurée entre salariés du groupe (VFLI, NAVILAND CARGO...) la Direction SNCF veut développer le dumping social entre cheminots, à l'identique de ce qui se passe dans le trafic routier, au détriment de la réglementation, de la sécurité des circulations, de la santé et de la vie de famille des agents de conduite.

Pour les organisations syndicales, des conditions sociales de haut niveau n'ont jamais empêché, bien au contraire, le développement des trafics. La qualité du service public dépend de la qualité du statut des salariés qui le mettent en œuvre. D'ailleurs, pourquoi et comment le trafic TER a été développé depuis de nombreuses années ? A-t-il fallu rogner sur les conditions des cheminots ? NON !

Cette problématique de la réglementation est également posée pour les personnels du service exploitation intervenant dans le périmètre FRET.

Les organisations syndicales affirment que d'autres choix sont encore possibles. La colonne vertébrale est toujours solide, les fondamentaux de l'appareil de production sont toujours là, pour le moment.

C'est notamment le cas pour la région SNCF de Tours.

Celle-ci est traversée par plusieurs lignes qui jouent un rôle majeur dans l'organisation du plan de transport ferroviaire de marchandises.

Elle dispose d'atouts importants, notamment avec le triangle Tours-Orléans-Vierzon-Bourges et le triage de St Pierre des Corps, permettant d'irriguer les flux de marchandises du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest, en convergence avec les ports de la façade atlantique. Avec ses centres ferroviaires locaux (Blois, Bourges, Vierzon et Les Aubrais-Orléans) et son réseau de gares, elle peut capter différents types de trafics à condition d'activer une démarche commerciale offensive.

Elle constitue donc une des toutes premières concentrations ferroviaires française. Toutes les activités de la SNCF y sont présentes (Matériel, Traction, Equipement, Fret, Voyageurs).

Si l'activité FRET, véritable laboratoire du libéralisme, va au bout de sa démarche, cette situation ne durera pas et aura un impact important sur tous les établissements en terme d'emplois et de réponses aux besoins de transport. A travers cela, c'est bien l'avenir des régions SNCF qui est posé.

Pourtant, ces activités forment un pôle de compétence interrégional et un carrefour incontournable du réseau ferré à l'entrée de la moitié Ouest du territoire français.

Dans ce cadre, nous demandons :

- la réinscription du triage de St Pierre des Corps dans le maillage du plan de transport marchandises,
- un véritable projet de modernisation et de développement des plates-formes ferroviaires locales, afin de relancer le trafic de conteneurs, de wagons isolés et de trains entiers.

Pour s'inscrire dans ce processus, il faut sortir de la logique de casse de FRET SNCF, dont les conséquences, en terme de perte de trafic, de conditions de travail des cheminots et de sécurité des circulations sont plus que préoccupantes.

Les organisations syndicales contestent l'autonomisation de FRET SNCF et la création de la DFA (Direction Fret Atlantique) dont le seul but consiste à dédier les moyens humains et matériels et à abaisser les conditions sociales des cheminots. Cette nouvelle organisation ne ferait que rigidifier encore bien davantage l'organisation de la production Fret.

Les organisations syndicales affirment, à l'inverse, que c'est la mutualisation des moyens, une organisation basée sur la multi activité, qui donne de la souplesse et de la réactivité à la production ferroviaire. Il n'y a pas lieu de créer une « famille Fret » détachée et indépendante du reste de l'EPIC, à moins que l'objectif réel ne soit de réserver à FRET SNCF le même sort que le SERNAM.

La SNCF, entreprise publique, a des atouts indéniables :

- son haut niveau de sécurité,
- son maillage territorial (29 000 kms de lignes ouvertes au trafic Fret),
- son rôle structurant dans l'aménagement du territoire,
- son mode de transport le moins polluant.

D'ailleurs, le Directeur de la branche FRET reconnaît que le ferroviaire garantit un bilan CO2 près de 20 fois meilleur à celui de la route. Propos en totale contradiction avec ceux tenus par le Directeur de la région SNCF de Tours, il y a plusieurs semaines.

La mobilisation d'aujourd'hui n'est qu'une étape dans le processus revendicatif que nous souhaitons continuer à mettre en œuvre.

Tout d'abord, il nous faut amplifier la signature des pétitions. Pour celle et ceux qui ne l'ont pas encore signé, elles sont à votre disposition. Nous avons la perspective, sous une forme à définir, de les remettre lors de la séance plénière du Comité d'Etablissement du 25 septembre 2008.

Concernant le « Grenelle de l'Environnement », le projet doit évoluer dans le débat parlementaire, il ne peut faire l'impasse sur les grands principes avancés par le Grenelle et salué par SARKOZY.

Les dispositions législatives dites d'application (à l'automne), pour être concrètes et ne souffrir d'aucun flou, afin de garantir une efficacité, ont besoin de reposer sur un socle de cadrage non interprétable. Le débat parlementaire ne doit pas dénaturer les orientations. Pour les organisations syndicales ce sont bien ces dernières qui constituent le repère immédiat. C'est dans ce cadre que doivent se multiplier les interventions auprès des élus (sénateurs et députés), afin qu'ils améliorent le texte en intégrant les omissions actuelles pourtant consignées dans la négociation.

La tenue d'un grand débat public autour de ces enjeux est donc une nécessité. En attendant, les organisations syndicales exigent un moratoire aux projets présentés.

D'ores et déjà, deux rendez-vous revendicatifs sont proposés :

- Le 7 octobre, où la Confédération Syndicale Internationale appelle les salariés de tous les pays à faire de cette journée une grande journée d'actions pour le « travail décent ». Les Fédérations Cheminotes se sont rencontrées hier. Les revendications portées aujourd'hui ont toute leur place ce jour-là.
- Le 13 novembre, avec l'organisation à Paris d'une manifestation européenne des cheminots. Elle se tiendra dans un contexte de privatisation de la DB (opérateur historique en Allemagne), de négociation entre le patronat européen et la Fédération Européenne des Transports (ETF) sur les conditions d'utilisation des personnels roulants et de la sortie du rapport HAENEL sur l'avenir du système ferroviaire.

Je vous propose d'inscrire dès maintenant ces rendez-vous dans vos agendas et de travailler à la réussite de ces actions.

J'en arrive au terme de cette intervention.

Je vous présente les personnes situées à mes côtés et qui vont vous dire quelques mots :

- Mme Marie-France BEAUFILS, Maire de St Pierre des Corps, et que je remercie pour l'aide technique apportée par la mairie.
- Mme Marisol TOURAINE, Députée d'Indre et Loire.
- M. Jean-Michel BODIN, Vice-Président du Conseil Régional, représentant M. François BONNEAU, Président et excusé.
- M. Jean-Claude OESINGER, représentant de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports).
- M. Thierry ROY, administrateur salarié au Conseil d'Administration de la SNCF.

Je vous remercie de votre attention.