



Communiqué de presse,  
Clichy, le 17/10/2017

## **Le Comité d'Etablissement de Fret SNCF (CE FRET) interpelle la SNCF et se mobilise pour l'emploi et contre la filialisation**

-

### ***3 000 emplois menacés dans le transport ferroviaire de marchandises***

A la veille de la plénière mensuelle qui rassemblera, ce mercredi 18 octobre, les dirigeants de la SNCF et les représentants de l'activité du fret ferroviaire, en présence des élus du Comité d'Etablissement de FRET SNCF (CE FRET), le CE FRET dresse un bilan alarmant du transport ferroviaire de marchandises en France. Un secteur confronté à 3 000 nouvelles suppressions d'emplois à horizon 2019 et à une filialisation qui se précise avec un regroupement FRET SNCF / VFLI dont l'annonce commence à filtrer en interne.

En réponse, le CE FRET propose une série de solutions basées sur l'existant. Et pour illustrer les profondes mutations du secteur, CE FRET a réalisé un film vidéo qu'il dévoilera à l'occasion de la plénière.

*Pourquoi le fret est-il en déclin avec ses 6 000 cheminots contre 14 000 en 2009, alors qu'entre 1985 et 2015, près de 2 fois plus de marchandises ont été transportées en France ? Et ce, alors que le transport de marchandises était effectué pour 2/3 par le rail jusqu'à la fin des années 1980... La voie ferroviaire était alors privilégiée, évitant l'engorgement du réseau routier (dont le coût est supérieur à celui du rail pour la collectivité) et réduisant la pollution pour la population et l'environnement.*

### **L'emploi en danger : 3 000 cheminots menacés et leur statut condamné**

La suppression massive d'emplois touche régulièrement le secteur du fret SNCF depuis près de 10 ans, avec une moyenne de 600 emplois supprimés chaque année. Ceci correspond peu ou prou à la fermeture de 2 usines GM&S chaque année.

Ce secteur emploie, aujourd'hui, 2 fois moins d'agents qu'il y a 8 ans, avec 6 000 personnes actuellement. L'hémorragie s'amplifie avec la suppression de 3 000 emplois supplémentaires à horizon 2019. Cette information a été divulguée au cours de la dernière réunion (interne) des cadres dirigeants de la SNCF fin septembre. Le CE FRET avait alors interpellé les dirigeants de Fret SNCF - qui ont démenti - et ceux de la SNCF - qui n'ont ni démenti ni confirmé. Les élus du CE ont ensuite mis cette question à l'ordre du jour de la plénière demain, mardi 18 octobre, pour obtenir une réponse.

### **La menace de filialisation, jusqu'alors niée, devient réalité**

L'annonce d'un regroupement Fret SNCF / VFLI commence à filtrer en interne créant une vive inquiétude. A Fret SNCF Marseille, les cadres dirigeants ont eu pour consignes en fin

de semaine dernière de préparer l'annonce dans quelques semaines du rapprochement avec VFLI (la filiale privée de fret ferroviaire de la SNCF), qui condamne le statut de cheminot au profit de contrats de droit privés.

## Les conséquences d'une dérégulation infructueuse génératrice de danger

En 1991, une directive européenne impose à la SNCF d'ouvrir ses réseaux à la concurrence des entreprises ferroviaires des autres Etats membres : le gouvernement transpose cette directive dans le droit français en 1995, en allant bien au-delà des exigences européennes. Cela devait ouvrir de nouvelles pistes de croissance mais la situation a connu une dégradation accélérée sans le report escompté d'activité du transport de marchandises par route vers le rail.

Paradoxalement, au fur et à mesure que son activité fret déclinait, l'endettement de la SNCF augmentait : aucun des nombreux plans de restructuration qui se sont succédés n'a jusqu'à aujourd'hui été efficace.

Dans ce contexte inquiétant, le CE FRET multiplie depuis plus de 15 ans les alertes : le droit d'alerte économique lancé en 2011 resté sans réponse, et dans un autre registre, la réalisation du documentaire «*Transport de marchandises, changeons d'ère*», présenté en 2016 dans diverses régions françaises et ayant fait l'objet de plusieurs dizaines de milliers de vues sur [Internet](#).

Cette 'casse' du fret, qui a déjà remis plus de 1 800 000 camions par an sur les routes de France, s'amplifie encore en 2006, date à laquelle le gouvernement décide de rendre effective l'ouverture du marché du fret à la concurrence. La direction de la SNCF prend alors une décision ubuesque avec le rachat en 2008 GEODIS, qui devient le premier transporteur routier de France et le premier concurrent de FRET SNCF et non partenaire, par manque d'une vraie politique d'intermodalité.

*« Le transport de marchandises se fait aujourd'hui à 87% par la route, ce qui représente un véritable danger non seulement de saturation du réseau routier au bord de la congestion, mais aussi pour l'environnement en termes de pollution. C'est une hérésie dans le pays organisateur de la COP21 et du Grenelle de l'Environnement, et où Les Assises de la mobilité depuis un mois ne font aucune place au fret ! Sans oublier la sécurité du transport quotidien de produits dangereux sur la route au lieu du rail.... »*, s'inquiète **Olivier Petit, Secrétaire du CE FRET.**

## Une destruction programmée

Dans la sonnette d'alarme que tire aujourd'hui le CE FRET, deux dysfonctionnements internes majeurs sont pointés, qui se sont mis en place à la suite de réorganisations infructueuses imposées par la SNCF (sans compter des décisions contradictoires de l'Etat, relevées par la Cour des Comptes, telles que la suppression de l'écotaxe).

### 1) une concurrence interne déloyale :

- Avec l'acquisition par la SNCF en 2016 de GEODIS, devenant le 1<sup>er</sup> transporteur routier en France où la SNCF va investir 4 milliards d'euros en 2018 sans geste équivalent vers FRET SNCF ni partage des flux de marchandises dans une multimodalité intelligente,
- Avec des prêts accordés à un taux de 4,35% attribués à Fret SNCF alors que ceux attribués à GEODIS sont à un taux de 2,5%,
- Avec des contrats confiés à VFLI plutôt qu'à Fret SNCF pourtant à même de les honorer,

- Avec un recours croissant à l'intérim très coûteux (+33% de frais de sous-traitance) et marqué par une carence en compétences.

## 2) une désorganisation aux conséquences fâcheuses :

- les agents conducteurs de train qui pouvaient auparavant conduire des trains de voyageurs et des trains de marchandises ont perdu cette double prérogative, ce qui rigidifie l'organisation du trafic et le perturbe régulièrement désormais par manque de disponibilité de conducteurs habilités ;
- les emplois déplacés voire supprimés ont des répercussions sur l'entretien du réseau, qui souffre par ailleurs d'un manque de moyens techniques ;
- Un nouveau cloisonnement par catégorie de produits transportés (auto/chimie, charbon/acier, containers et) et par zone géographique a été instauré qui rigidifie le fret au point de rendre impossible certains transports par rail si l'on ne se situe pas dans la bonne région.

*« Pourquoi la direction de FRET SNCF n'a-t-elle rien investi depuis 4 ans dans son Département Innovation et Recherche ? Pourquoi ce refus de la SNCF du partenariat technologique de conception de wagons du futur que lui avait demandé Arbel, la dernière entreprise française de conception de wagons de fret ? Cela ne s'apparente-t-il pas à une machination ? Comme si l'on voulait faire sciemment 'dérailer' le fret... », commente **Thierry Nardy, Président de la Commission Economique du CE FRET.***

*« Comment penser que face à la dette de la SNCF avec ses 170 millions d'euros annuels d'intérêts, la suppression de 3 000 emplois est une solution ? C'est totalement contre-productif que de se priver des dernières compétences capables de relancer le réseau ferroviaire de fret français au maillage unique ! », ajoute **Thierry Nardy.***

## Des solutions à portée de main suffiraient à remettre le fret sur les rails

Les solutions sont là mais elles ne sont pas utilisées, pire elles sont altérées (emplois supprimés en masse, réseau manquant de moyens d'entretien..), juge le CE FRET qui vise la SNCF mais aussi l'Etat.

Pourtant, les solutions sont bien réelles avec :

- un réseau ferré français qui maille quasiment tout le territoire et peut transporter partout des marchandises,
- et avec la performance du transport par voie ferroviaire où 1 seul train de fret peut transporter l'équivalent des marchandises contenues dans 55 poids lourds de 32 tonnes (avec 3,5 fois moins de CO2 dégagés, sans embouteillage ni pollution y compris sonore).

*« L'urgence est de mettre un terme au déséquilibre rail-route. On estime à plus de 1 800 000 le nombre de camions supplémentaires par an sur les routes de France depuis 10 ans. Créer une vraie intermodalité dans le fret (fer-route-mer-air) rendrait à nouveau intelligent le transport de marchandises. A la clé : les emplois actuels des cheminots de fret y trouveraient rapidement leur rentabilité et le réseau routier un désengorgement devenu urgent, sans oublier une baisse de la pollution liée à l'émission de particules fines par les camions», pointe **Olivier Petit.***

Et **Thierry Nardy** d'ajouter : *« Il est possible de faire repartir le fret ferroviaire SNCF qui est une solution d'avenir. Cela implique de relancer une véritable politique économique qui s'appuierait sur une volonté publique de report modal vers le ferroviaire pour le transport de marchandises.»*