



Echos de la CPC Fret Du 1^{er} Mars 2006

La réunion de la CPC Fret a été l'occasion de faire le bilan de l'année 2005 pour l'activité Fret. La situation est révélatrice de l'échec du plan de M. VERON.

Voici un extrait de la déclaration CGT :

« Alors que l'année 2005 devait être l'année de la stabilité des trafics pour préparer la relance pronostiquée pour 2006, nous assistons à un nouvel effondrement du volume transporté par le rail. Le bilan 2005 est dramatiquement éloquent :

*Trafic Fret en 2003 = 46,84 milliards de tonnes kilométriques ;
Trafic Fret en 2004 = 45,12 milliards de tonnes kilométriques, soit -3,7%
Trafic Fret en 2005 = 40,70 milliards de tonnes kilométriques, soit -12,2%,
-8,3% par rapport à l'objectif ;*

*Recettes du Fret en 2003 = 1,705 milliards d'Euros ;
Recettes du Fret en 2004 = 1,816 milliards d'Euros, soit +6,5% du fait du filtrage des trafics ;
Recettes du Fret en 2005 = 1,789 milliards d'Euros, soit -6%,
-4,6% par rapport à l'objectif ;*

*Effectifs de gestion EEx domaine Fret en 2003 = 12 190 agents ;
Effectifs de gestion EEx domaine Fret en 2004 = 11 147 agents, soit -9% ;
Effectifs de gestion EEx domaine Fret en 2005 = 9 781 agents, soit -12%.*

Et malheureusement cette hémorragie n'est pas endiguée puisque l'année 2006 est encore marquée sous le sceau de la décroissance des effectifs avec des projets de restriction d'activité des triages, de contraction du réseau des GPF, de fermeture des CTF, ...

Pourtant la mobilisation des cheminots, lors de la grève reconductible à partir du 21 novembre 2005, a contraint direction et gouvernement à changer de discours sur l'avenir de l'entreprise nationale SNCF. Au-delà de l'engagement officiel sur la non perspective de privatisation de notre entreprise, ce qui n'est pas rien lorsque l'on sait ce qui est en train d'advenir de GDF pour prendre un exemple d'actualité, le Président Gallois a annoncé le 22 novembre l'engagement du Fret sur la croissance des trafics et s'est engagé sur le maintien du réseau de desserte marchandises.

Au-delà de cet engagement imposé par la mobilisation des cheminots, nous constatons que le budget 2006 de la SNCF est toujours marqué par l'austérité, même si le 22 novembre a permis une inflexion dans sa déclinaison emploi.

- ☞ Sur les 2750 suppressions d'emplois envisagées, 60% concerneraient le périmètre du Fret ;*
- ☞ Les parcours Fret seraient en diminution de 3,9% ;*
- ☞ Le parc des locomotives diminuerait de 8% ;*
- ☞ Le nombre de wagons baisserait de 6,7%.*

Comment peut-on imaginer pouvoir atteindre, dans ce contexte de restriction des moyens, un objectif de 43,4 milliards de tonnes kilométriques transportées ? Si cette ambition est louable en

terme d'inversion de tendance pour le Fret SNCF, comment peut-on espérer faire croître le trafic de près de 7% avec l'ensemble des moyens de production en chute libre ? ».

M. SOLARD, qui présidait cette CPC, n'a pas nié le caractère préoccupant du résultat 2005 qu'il justifie par un ralentissement dans la conjoncture économique, aux problèmes de fiabilité des acheminements, à l'impact des grèves nationales et locales. Pour autant il a déclaré que les résultats financiers seraient conformes aux prévisions ce qui permettrait le versement de l'aide Européenne.

Il a expliqué que le contexte de mise en concurrence de la SNCF sur son trafic domestique ce mois ci, après le trafic international il y a 3 ans, imposait une plus grande adaptation de nos organisations. Il constate que les plus gros chargeurs réorganisent leurs modes de production vers les transports massifs de bout en bout ce qui leur permet de les soumettre à des appels d'offre. Ce serait donc les trafics les plus rentables qui pourraient partir à la concurrence et il ne resterait à la SNCF que les acheminements complexes et par conséquent moins rentables pour le transporteur. Si un tel phénomène devait se développer, cela risquerait de porter un coup fatal pour le wagon isolé qui ne peut vivre sans le transport massif.

Cependant M. SOLARD a confirmé qu'il était envisagé de concentrer les acheminements sur 8 triages et que les GPF seraient réorganisées pour avoir un plus grand rayon d'action. Cette logique de baisse des coûts de fonctionnement vient donc en contradiction avec la volonté de conserver un trafic de wagon isolé pour pouvoir proposer une gamme d'offre complète aux chargeurs, ce que les nouveaux entrants sont actuellement dans l'incapacité de réaliser.

La CGT a rappelé le contexte de sous tarification des transports puisque ce sont les transporteurs routiers qui donnent la référence des prix. Alors que le transport ferroviaire est plus efficace économiquement, écologiquement, socialement que la route, le fait que ce mode de transport fasse payer à la collectivité ses coûts externes ne respecte pas les réglementations routière et sociale, et ne permet pas au ferroviaire de jouer le rôle qui est le sien. La complémentarité des modes de transport est inexistante alors qu'elle est attendue par la population et pertinente économiquement.

Nous avons exprimé notre opposition à la logique de déclin du plan Fret qui réduit les moyens de production pour produire un résultat comptable présentable. Cette stratégie prive la production des moyens nécessaires pour assurer la qualité des trafics, dégrade les conditions de travail des agents et hypothèque toute possibilité de croissance.

Nous avons pointé les erreurs d'appréciation de la direction qui a voulu, dans un même temps, changer les outils et changer les hommes pour s'assurer de la non contestation de son nouveau mode de production. Les dysfonctionnements des nouveaux outils et la perte des savoir-faire se sont donc cumulés ce qui explique les retards pris en matière de fiabilité de la production.

La CGT a réaffirmé le rôle incontournable que devait tenir la SNCF dans le transport ferroviaire du fait de son savoir-faire, sa possibilité de faire jouer les atouts d'une entreprise intégrée et son implantation sur l'ensemble du territoire.



**POUR DONNER PLUS DE FORCE A VOS REVENDICATIONS
LE 23 MARS 2006**

VOTEZ POUR LES LISTES PRESENTÉES PAR LA CGT

Montreuil, le 13 Mars 2006