



avril 2021

## Pour des syndicats acteurs de la reconquête du fret ferroviaire

Joël Le Coq André Stimamiglio

*Cette note poursuit la réflexion engagée par Jean-Louis Rohou sur l'avenir du ferroviaire et la fin du « tout routier » en abordant le point de vue syndical. Elle est le fruit du travail d'un groupe. La liste figure en annexe.*

La défense du fret ferroviaire a toujours été un axe fort de l'action syndicale à la SNCF. Cependant après l'ouverture à la concurrence et l'apparition de nouveaux opérateurs la question divise: comment agir dans un paysage ferroviaire renouvelé? Comment la défense du fret SNCF s'articule-t-elle avec celle des salariés des nouveaux opérateurs? Quelles sont les modifications dans l'organisation du travail nécessaires à la renaissance du fret ferroviaire et quel niveau de protection faut-il obtenir pour les salariés. Il est souhaitable que le débat soit ouvert. Lasaire entend y contribuer mais n'entend pas apporter des réponses définitives. Le présent texte a pour vocation d'ouvrir la discussion.

### **Le redéveloppement du fret ferroviaire est un enjeu de société**

Le redéveloppement du fret ferroviaire est un enjeu de société qui dépasse le seul cadre cheminot. Il constitue un élément de lutte contre le réchauffement climatique, contre la pollution, pour limiter les congestions routières, pour le développement économique et la qualité de vie. Le mouvement syndical dans son ensemble est concerné. Le syndicalisme cheminot est cependant en première ligne dans un environnement bouleversé par la libéralisation, pour promouvoir le ferroviaire en préservant et développant les conditions sociales des travailleurs concernés.

Le déclin du fret ferroviaire français depuis le milieu des années 1970 est dû aux mutations qu'a connues la production industrielle en France comme en Europe, auxquelles la SNCF n'a pas apporté réponses appropriées. Face à cette révolution, aux délocalisations, à l'abandon de l'industrie lourde, de la sidérurgie, à la mondialisation des chaînes de productions, au juste à temps, au numérique, les opérateurs du transport routier ont trouvé des réponses multiformes, tandis que la SNCF donnait la priorité au transport de voyageurs, au TGV, négligeant le fret, contribuant à la détérioration de la qualité de service, accompagnant et accentuant le déclin par des politiques de suppression du wagon isolé, de suppression des

services considérés comme non rentables en oubliant d'évaluer leur contribution à l'alimentation du réseau.

### **L'Europe sous l'influence libérale a voulu redynamiser le fret *ferroviaire***

L'Europe sous l'influence libérale a voulu redynamiser le fret *ferroviaire* en imposant la concurrence, dans le but de baisser les coûts et les prix *pour les aligner sur le coût routier qui reste la référence absolue*. En France l'ouverture à la concurrence du Fret s'est effectuée entre 2003 pour l'international et 2006 pour le trafic intérieur. La part de marché des opérateurs ferroviaires privés est passée de 20% à environ 45 % en 2019. La part de marché du ferroviaire est passée de 15,7 % en 2006 à 9% en 2019. L'approche par le prix a ses limites. Les chargeurs demandent de la souplesse de la fiabilité, de la continuité, de la qualité de service.

Même si l'apport de nouveaux opérateurs a permis dans un premier temps d'arrêter la dégradation, la mise en concurrence n'a pas suffi pour que le fret ferroviaire reconquière les parts de marché perdues. Les diversifications des services et de l'offre ont permis de répondre en partie à des besoins pas ou mal identifiés. Mais le renouveau du fret ferroviaire ne peut pas s'appuyer sur une réduction du niveau social mais par une stratégie à long terme basée sur une réponse de qualité aux attentes des clients.

Le volet social est une composante structurante du service ferroviaire : le prix, via l'organisation du travail (polyvalence, nature des prestations primées, amplitude, repos,...) et la qualité de service, via le niveau de conflictualité et le turn-over élevé sur les métiers à fortes contraintes, en découlent directement.

### **Les salariés du fret ferroviaire sont pénalisés par le niveau de protection conventionnel**

Les salariés du fret ferroviaire sont pénalisés par le niveau de protection conventionnel. *Dans un contexte de conflits sociaux d'ampleur, deux syndicats ont exprimé leur refus de signer l'accord négocié qui a, en suite, été retiré par l'Union des Transports Publics (UTP)*. Il n'y a donc pas eu de signature de la CCN du fret en 2012. Même si différents volets ont été signés, certains ont été repris dans la convention collective du transport ferroviaire mais beaucoup de dispositions sociales sont seulement régies par le code du travail. Des éléments clés comme le temps de travail, le nombre de jours de repos devraient être revus en tenant compte du fait que depuis le 1<sup>er</sup> Octobre 2020, les embauches à la SNCF ne sont plus protégées par le statut mais par le règlement spécifique aux contractuels.

### **Le paysage ferroviaire est entièrement nouveau**

Il est certain qu'aujourd'hui le paysage ferroviaire est entièrement nouveau. Les opérateurs ferroviaires privés ont 45 % du marché du fret. Ils ont recruté des salariés dont certains sont syndiqués. Ce ne sera pas uniquement l'opérateur historique, la SNCF qui bénéficiera d'un éventuel renouveau du fret.

Le renouveau du fret passe par le développement de multiples services de proximités qui supposent des conditions sociales négociées au niveau conventionnel (salaire, horaires, polyvalence ...). Pour que le fret ferroviaire offre un service de qualité il est nécessaire de négocier une protection sociale adaptée et d'un niveau élevé.

L'amélioration et l'adaptation de la convention collective du ferroviaire est une condition nécessaire mais ne suffit pas à faire que le syndicalisme soit reconnu comme un acteur essentiel. Il faut travailler à mettre en place un contrat social qui permette à tous les acteurs de s'impliquer.

### **Encadrer ces activités dans le cadre des Services économiques d'intérêt général (SIEG)**

Ne pourrait-on pas encadrer ces activités dans le cadre des Services économiques d'intérêt général (SIEG). Les services d'intérêt économique général (SIEG) sont des services de nature économique soumis à des obligations de service public dans le cadre d'une mission particulière d'intérêt général. Un tel statut ne permettrait-il pas de fournir un cadre économique limitant le dumping social pour le développement du Fret ?

*L'État est un acteur incontournable et doit jouer un rôle important pour peser sur tous les acteurs du fret ferroviaire en mettant en œuvre les actions du Plan Climat qui sont susceptibles de modifier la donne actuelle.*

*L'échelon régional est tout aussi essentiel. Déjà maître d'ouvrage pour le transport de voyageurs, les régions doivent être également impliquées pour le renouveau du fret. A cet échelon également le syndicalisme doit être impliqué. L'exemple de la coalition mise en place dans la région Centre Val de Loire qui permet de faire participer au sein du CESER toutes les organisations syndicales et patronales, La CGT, la CFDT, FO siègent aussi bien que la FNTR, et les chargeurs. Cela permet de travailler concrètement à trouver des solutions pour répondre aux demandes exprimées par les chargeurs.*

### **Créer « une coalition d'intérêt dans chaque région »**

Créer « une coalition d'intérêt dans chaque région » pour développer le fret ferroviaire pourrait devenir un objectif qui faciliterait la participation des Organisations Syndicales. Les syndicats de cheminots et des transports pourraient peser au plus près du terrain avec les autres acteurs sur les aspects les plus concrets du développement du fret ferroviaire et in fine en assurer plus sûrement son avenir.

Une conjonction des planètes semble se dessiner en Europe pour favoriser un renouveau du fret ferroviaire. Le syndicalisme qui a unanimement refusé l'abandon du Fret par la SNCF ne peut pas laisser passer l'occasion.

Pour que la dimension sociale ne soit pas oubliée, le syndicalisme doit être pleinement associé à cette mobilisation.

La clé de la réussite passe par la mobilisation de tous.

## **LISTE DES MEMBRES DU GROUPE**

**Jean-Louis ROHOU**

**Jean-Paul CARLAT**

**Jacques CHAUVINEAU**

**Pierre HERITIER**

**Joël LE COQ**

**Robert MOUNIER- VEHIER**

**André STIMAMIGLIO**