



Montreuil, le 18 janvier 2018

M. Jean-Marc LONGEQUEUE
 Directeur de Fret SNCF
 24 rue Villeneuve
 92583 CLICHY CEDEX

Objet : Demande de Concertation Immédiate.

Monsieur le Directeur,

Les assises de la mobilité et la mission confiée à Monsieur SPINETTA n'ont qu'un seul objectif, celui de préparer la future Loi d'orientation des mobilités qu'Elisabeth BORNE présentera au premier semestre 2018, afin de faciliter la mise en concurrence sans la moindre considération pour le service public et l'aménagement du territoire.

De plus, le transport de marchandises est totalement éludé lors des débats, alors même que cette activité participe au financement et au maintien du réseau capillaire.

La Ministre des Transports a fixé la part modale du transport ferré de marchandises à 10,4 % en 2020, alors qu'elle était de 10,6 % en 2015, révélant ainsi un véritable renoncement à le développer. Elle va jusqu'à marteler qu'elle souhaite « dédramatiser le transport routier » comme pour légitimer des conclusions à venir déjà écrites.

En réalité, le transport de marchandises par le fer souffre d'un manque réel de volonté politique et économique pour le développer.

Les dés sont donc pipés. Après les assises de la mobilité, les conclusions de la mission confiée à l'ex-PDG d'Air France seront sans surprise. Elles ont vocation à justifier une nouvelle réforme du système ferroviaire public en stigmatisant au passage les cheminots, leur statut, "une saignée" dans le réseau, à commencer par les lignes UIC 7 à 9 et une productivité accrue afin, soi-disant, de résorber le déséquilibre du système sans contribution supplémentaire de l'Etat.

Bref, une politique de désengagement profond et structurel.

Ainsi, les gouvernements successifs et la Direction du GPF ne cessent de faire peser la dette sur les cheminots, les usagers et les chargeurs, quoi qu'il en coûte pour la sécurité, le service public et les conditions de travail.

Pourtant, les incidents, largement médiatisés de Montparnasse, Saint Lazare et Bercy, ont révélé le délitement d'un système ferroviaire qui manque de moyens.

Outre la comédie des convocations au Ministère et les effets d'annonce, Gouvernement et Direction comptent poursuivre le même chemin destructeur. En effet, sous couvert de robustesse ou de modernité, les usines à gaz construites autour du projet Rob.In ont bien du mal à dissimuler les velléités de dépeçage de l'entreprise historique et d'externalisation.

En la matière, la Direction FRET SNCF fait figure de bon élève puisque le 1er transporteur routier reste GEODIS, filiale de SNCF, et l'ouverture à la concurrence du Fret Ferroviaire n'a fait qu'accroître la part modale de la route dans le transport de marchandises.

Les nouveaux contrats sont confiés à VFLI plutôt qu'à Fret SNCF pourtant à même de les honorer. D'ailleurs, cette stratégie tourne au ridicule lorsque FRET SNCF devient sous-traitant de sa propre filiale VFLI.



Ainsi, à Villeneuve Saint Georges mais aussi dans les chantiers de la DFCA en Auvergne, les cheminots de FRET SNCF réalisent les tâches notamment d'exploitation pour VFLI avec des outils spécifiques à la filiale pour lesquels ils n'ont eu aucune formation.

Les annonces de recapitalisation/filialisation que vous présentez comme une opportunité économique, sont en réalité de graves menaces qui pèsent sur le devenir du FRET ferroviaire.

Il s'agit d'un énième plan FRET et d'une stratégie du renoncement que la suppression de 600 emplois, présentée dans le Budget 2018, ne fait que confirmer.

D'ores et déjà dans de nombreux chantiers, les postes non tenus se multiplient, les cadres d'organisation sont sous-dimensionnés, les polyvalences sont exacerbées et dégradent les conditions de travail des cheminots et in fine la sécurité.

Pourtant, la Direction a réalisé déjà un gain de productivité de près de 40% depuis 2011 et + 18 % pour la seule année 2017 au détriment des conditions de travail des cheminots du FRET.

Ainsi, en imposant aux cheminots une polyvalence accrue, la Direction relègue la sécurité et les conditions de travail à l'accessoire.

Dans la même veine, la Direction multiplie les emplois précaires comme l'intérim, afin d'organiser un véritable dumping social interne.

Tous les signaux sont au rouge. Le mépris de la réglementation sur l'organisation du temps de travail, du dictionnaire des filières et une véritable politique de développement de l'intérim y compris pour les gestionnaires de moyens, ne suffisent pas à masquer un manque d'effectif chronique.

De plus, la Direction de FRET SNCF utilise le digital (Digifret) comme accélérateur de suppressions d'emplois, tout en pesant sur la sécurité. Pour illustrer ce dernier propos, le développement de « wagons connectés » menace directement les opérations d'essais de freins et les emplois des cheminots du FRET.

Bref pour la CGT, il est grand temps qu'une véritable politique de développement du transport de marchandises par le fer soit engagée. Celle-ci passe inévitablement par la dédicace de moyens et son inscription dans le service public.

Ainsi, conformément à l'article 4.2 du titre 2 du RHO826, modifié par l'avenant du 13 décembre 2007, nous vous déposons une Demande de Concertation Immédiate concernant les points suivants :

- L'arrêt des restructurations et du projet de recapitalisation/filialisation ;
- Un recrutement massif à statut pour répondre à des Cadres d'Organisation correctement dimensionnés ;
- L'arrêt des suppressions d'emplois ;
- L'arrêt des transferts de charges de TB vers TA ;
- L'abandon de la mise en place des métiers mono-activité et de la multiplication des polyvalences ;
- Un véritable service public de transport ferroviaire de marchandises.

Dans l'attente d'être reçus, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos respectueuses salutations.

Olivier GENDRON
Secrétaire Fédéral

