



LA DIRECTION FERAIT MIEUX DE TROUVER UN ARCHITECTE !

La Direction de FRET SNCF a présenté, aux élus du CSE le 30 septembre 2021, sa « Trajectoire Économique Actualisée FRET SNCF 2025 ». Quatrième plan FRET en 4 ans qui, malgré les effets d'annonce, ne prévoit rien de concret pour développer l'activité de l'opérateur historique et traduit surtout une politique commerciale passive et dénuée d'ambition ! Le Directeur de FRET SNCF ne s'en cache pas : « nous jouons petits bras ».

Une politique commerciale de repli !

Outre la poursuite d'une politique d'attrition des moyens de production au motif d'améliorer la compétitivité de Fret SNCF, ce plan ne comporte ni renforcement des moyens commerciaux, ni remise en cause des choix organisationnels précédents qui ont conduit à éloigner le rail des zones de production de marchandises. Aucune démarche de prospection des chargeurs n'est donc prévue. Dans ces conditions, ce plan Fret, comme les précédents, ne permettra pas l'augmentation des volumes de marchandises transportées par Fret SNCF.

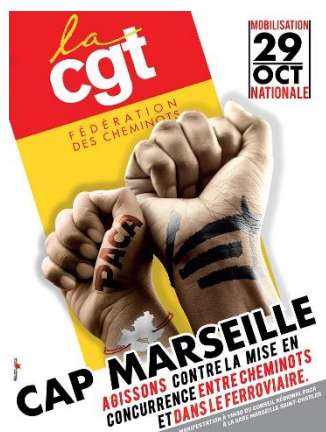
A l'opposé, la Fédération CGT des Cheminots revendique une politique commerciale offensive s'appuyant notamment sur des services commerciaux implantés en proximité et dotés de moyens humains en cohérence. Il s'agit de doter ces services de proximité de cheminots maîtrisant à la fois le tissu économique local (entreprises, nature des marchandises à capter...) et dimensionnement du réseau ferré (sites embranchés ou non, ...) pour prospecter et construire des offres commerciales adaptées.

Pour la direction, capter les aides d'État au Wagon Isolé oui, relancer l'outil de production non !

Afin de bénéficier au maximum des aides financières octroyées par l'État, la direction « relance » le Wagon Isolé. Elle l'accusait pourtant il n'y a pas si longtemps de tous les maux. Mais cette relance ne s'accompagne d'aucun investissement visant à rouvrir, moderniser ou développer nos triages. Ce sont pourtant des outils incontournables pour une véritable politique de relance du WI. Ils sont essentiels à la robustesse et à la souplesse des offres recherchées par les chargeurs !

Pour bénéficier aussi de ces aides, les autres Entreprises Ferroviaires (EF) se sont lancées dans ce type de trafic rendant la relance des triages d'autant plus indispensable pour Fret SNCF.

Aussi, ce n'est ni le report modal route/rail, ni les cheminots (emploi/conditions de travail) qui bénéficieraient de l'aide au WI perçue par Fret SNCF, mais les chargeurs qui, d'après la direction de FRET, « font pression sur les prix pour avoir une rétrocession de l'aide au WI ». La direction annonce la couleur, il va falloir poursuivre les efforts pour être compétitif.



Une direction qui en dit peu, mais des dispositions qui en disent long !

La direction s'enferme dans son mutisme en ce qui concerne l'évolution des effectifs sur les prochaines années, annonçant juste que 70 millions sont provisionnés pour « l'aide au départ et à la formation » et couplés aux dispositions du RHO910...

A plusieurs reprises, la CGT a interpellé la direction de FRET SNCF sur le nombre de suppressions d'emplois qu'elle projette dans les fonctions supports et transverses. La réponse laconique de la direction est aussi invariable qu'imprécise : « des centaines de postes de cheminots ».

En effet, la direction dit être toujours en attente de la mise en place du logiciel ORP, véritable outil de réduction du personnel, pour faire ses annonces. À ce jour, son développement aurait pris beaucoup de retard et son coût a explosé.

Pour la CGT, il est incompréhensible que la direction conserve ses vieilles méthodes axées sur l'amélioration des résultats économiques par les suppressions de postes et la réduction d'emplois.

Comment FRET SNCF pourrait faire plus de trains, impliquant plus de manœuvres et avec une plus grande réactivité, en ayant de moins en moins d'engins moteurs, ne gérant plus la location des wagons (abandon du wagon connecté qui a coûté des millions d'euros) et moins de cheminots sur le terrain ? Il y a aujourd'hui 4 900 cheminots (effectif disponible) et cela pose déjà énormément de problèmes pour assurer la production en qualité et dans les règles.

En conclusion et à ce stade, seules les propositions concrètes de la Fédération CGT des Cheminots, reprises dans « Ensemble pour le Fret, les 13 révolutions », sont en capacité de véritablement organiser la relance du Fret SNCF !

Propositions permettant notamment :

- Le développement du chiffre d'affaires par des obligations de report modal ;
- La conquête de nouveaux marchés, des politiques publiques offensives, etc ;
- De faire circuler 300 trains supplémentaires d'ici 2030. Dans notre logique, les effectifs sont en priorité tournés vers la production et la force commerciale ;
- Une production intégrée, donc efficace, grâce aux mutualisations et aux complémentarités entre activités, ainsi qu'à la suppression des coûts d'interface ;
- La suppression du coût du capital : dans une logique de service public, le groupe n'a pas à prélever de dividendes ou de redevance, il n'a pas à prêter d'argent à des taux supérieurs à ceux auxquels il emprunte, il n'a pas à « revendre » l'énergie plus chère que le prix auquel il l'achète...

**Le Fret ferroviaire a besoin d'être révolutionné,
« Ensemble pour le Fret » le propose, à nous tous d'en disposer !**

ENSEMBLE, PLUS FORT !

F É D É R A T I O N C G T D E S C H E M I N O T S

Nom :
Prénom :
Adresse :
Fonction :
Grade :
Position de rémunération :
Etablissement :
Tél :
E-mail :



BULLETIN D'ADHESION

**RENFORCE-TOI !
REJOINS LA CGT DES CHEMINOTS**

Nom du secteur : Tél :
Syndicat : Tél :
Nom du contact :
Nom du syndiqué :