

## UNE RESTRUCTURATION QUI TOURNE LE DOS AUX BESOINS SOCIAUX ET ECOLOGIQUES

La Direction de l'entreprise persiste dans sa volonté de mettre en place 5 Directions Fret. Cette réorganisation est présentée comme une avancée permettant de gagner en réactivité. La simplification de la ligne hiérarchique devrait aboutir à une meilleure prise en compte au niveau du terrain des orientations décidées à l'état-major. Les pôles d'activité seront chargés de définir la politique commerciale, à charge pour les Directeurs Fret de réaliser les offres de transport correspondantes en disposant d'une responsabilité hiérarchique sur les personnels de la traction et de l'exploitation.

Les objectifs cachés de cette restructuration :

- **Dés-imbriquer le Fret des autres activités** : les Directions Fret seront autonomes des régions et les UO Fret sous leur coupe seront indépendantes des Etablissements Exploitation et Traction. Ainsi, la Direction crée les contours d'une...filiale !
- **Réduire les coûts de personnel** : des postes vont passer à la trappe, les chantiers vont voir leur activité diminuer et certains vont fermer.

**Les cheminots n'ont rien à y gagner !** Cette restructuration s'inspire de celle en vigueur chez les nouveaux opérateurs ferroviaires. **Elle est basée sur la souplesse, la polyvalence et une précarisation accrue du personnel.** Elle se traduira donc par une nouvelle cure d'amaigrissement. Les cadres et maîtrise des filières transport et commercial ne sont pas dupes. En réduisant considérablement la voilure,

la Direction du Fret ne va pas améliorer, loin s'en faut, la qualité de service. **Les missions des postes supprimés seront reportées sur les agents restants ou carrément plus assurées.** Les territoires des UP vont être encore augmentées. Ainsi par exemple, il ne resterait plus qu'une UO pour le Nord de l'Île-de-France (regroupant les chantiers Fret de Paris-Nord, Paris-Est et Saint-Lazare) et une pour le Sud (regroupant Montparnasse, Austerlitz et Paris Gare-de-Lyon). La charge de travail des DUO va s'accroître car le nombre de ses DPX va augmenter. **Le raccourcissement de la ligne hiérarchique va se traduire par une pression accrue sur les Dirigeants de Proximité.** En plus, comme le siège de la Direction Fret ou même de l'UO sera très éloigné des équipes de terrain, les DPX seront plus que jamais en 1<sup>ère</sup> ligne pour gérer tous les problèmes quotidiens. Si la Direction s'entête à mettre en application le nouveau RH 0077 pour le Fret, il y aura des conflits et ce sera aux DPX de démêler la situation. Ils risquent d'être encore plus entre le marteau et l'enclume !

### COMPRENDRE LA NOUVELLE ORGANISATION

Le nouveau nombre de triages, appelé des « hubs » ...3 : Villeneuve, Woippy et Sibelin ; Les nouveaux triages **fonctionneront à plein régime** : en 3x8, 7 jours sur 7, connectés à des plateformes, qui les alimenteront en wagons, qu'ils devront évacuer le plus vite possible. Nul doute que dans ces 3 hubs les opérateurs vont **crouler sous la charge de travail !**

### Les 5 Directions Fret

- La Direction Fret Nord devrait regrouper au 1<sup>er</sup> juillet les UO et UP Fret des régions de Lille, Amiens et Reims ;
- La Direction Fret Est devrait regrouper au 1<sup>er</sup> octobre les UO Fret Exploitation et UP Fret Traction des régions de Metz-Nancy, Strasbourg et Dijon ;
- La Direction Fret Sud-Est devrait regrouper au 1<sup>er</sup> octobre les UO et UP Fret des régions de Lyon, Clermont, Chambéry, Marseille et Montpellier ;
- La Direction Fret Atlantique devrait regrouper au 1<sup>er</sup> octobre les UO et UP Fret des régions de Bordeaux, Toulouse, Limoges, Tours, Nantes et Rennes ;
- La Direction Fret Normandie Île-de-France devrait regrouper au 1<sup>er</sup> octobre les UO et UP Fret des régions de Paris Nord, Paris Est, Paris-Saint-Lazare, Paris-Rive-Gauche, Paris-Sud-Est et Rouen.

Les autres sites deviendront des « plateformes » de Gare Principale Fret qui auront un rayon d'action très élargi. Les sites qui fonctionnaient comme triage (comme par exemple Hourcade à Bordeaux) n'utiliseront plus la bosse de débranchement.

La Direction présente cette réorganisation comme le moyen de « massifier » les trains inter triages en augmentant leur longueur et leur tonnage et de mieux remplir les trains de desserte entre les plateformes et les hubs. En réalité, **le but de la Direction est de se concentrer sur les transports massifs et prioritairement sur ceux à destination ou en provenance des autres états de l'Union Européenne.**

Le lotissement ne sera conservé que pour quelques gros clients. Les autres chargeurs n'auront qu'à aller voir ailleurs ! Cela signifie que **le mode routier va poursuivre son envolée** avec les problèmes environnementaux et sociaux qu'il génère. Cela signifie aussi que **d'autres opérateurs ferroviaires pourront assurer les trafics délaissés par la SNCF.** Ça se produit déjà ! NAVILAND CARGO (l'ex Compagnie Nationale de Conteneurs) est cité en exemple par la Direction : en « coupant les branches mortes », cette société aurait redressé ses comptes. (Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si Luc NADAL, l'ex patron de la CNC qui a créé NAVILAND/CARGO, a été promu l'an passé Directeur Délégué Fret Adjoint et vient d'être confirmé dans ses fonctions par Guillaume PEPY).

Mais nos dirigeants oublient de rappeler que le plan de restructuration du transport combiné s'est accompagné de licenciements secs ! Ils omettent aussi de préciser que **NAVILAND CARGO commence à repasser dans le rouge** : cette filiale de la SNCF effectue des investissements qui logiquement grèvent son bilan financier.

**C'est bien la preuve que la réduction des moyens n'est qu'une mesure à courte vue !**

### **LES DANGERS DE L'OFFRE PUBLIQUE D'ACHAT SUR GEODIS !**

Nos dirigeants présentent l'OPA sur GEODIS comme une avancée décisive pour la SNCF. A 1<sup>ère</sup> vue, on pourrait penser que le fait de prendre

100 % des parts dans cette filiale peut permettre de réaliser une véritable synergie entre le Fret ferroviaire et la partie logistique et routière du groupe. En réalité, la volonté de G. PEPY est toute autre ! Il ne parle pas de complémentarité, il veut **intégrer le Fret SNCF dans l'activité de GEODIS et non l'inverse.** Ce n'est pas un hasard, s'il est parfaitement en phase avec le président SARKOSY sur ce sujet. Ce n'est pas un hasard non plus s'il a choisi de mettre l'actuel patron de GEODIS, Pierre BLAYAU, à la tête de la branche « Fret et logistique ». **C'est l'homme qui a liquidé MOULINEX et laissé des centaines de salariés sur le carreau !** Il sera le véritable patron du Fret, il a d'ailleurs choisi d'occuper le bureau d'Olivier MAREMBAUD pour bien marquer les esprits.

Ainsi, **il affirme sa volonté de substituer la culture du privé à celle de l'entreprise publique.** Il a déjà indiqué qu'il poursuivrait sur la voie de la réorganisation et qu'il voulait mettre en place des « structures de fonctionnement légères ». L'UFCM-CGT sera donc vigilante sur les mesures qui seront prises dans les prochains mois.

### **LES PERSPECTIVES... L'ACTION**

La Direction joue la politique du rouleau compresseur. Elle accumule les mesures pour mieux nous décourager et nous faire croire qu'il faut en passer par les solutions qu'elle préconise. Ne nous laissons pas duper. **Profitez des réunions de management pour faire entendre une autre voix** : peu de cadres et maîtrise sont convaincus de la justesse de l'orientation choisie.

Il ne faut pas hésiter à poser les questions qui fâchent. Il faut mettre en évidence les méfaits de la libéralisation : les graves erreurs commises récemment par VEOLIA attestent que **la déréglementation est bien synonyme de baisse du niveau de sécurité.** La suppression des Etablissements et des UO **aggraver la mobilité déjà forte de l'encadrement** rendant improbable toute vie familiale. Elle dégradera encore les conditions de travail et développera la souffrance au travail.

**Participez massivement aux initiatives et actions en défense du Fret ferroviaire. Il est possible d'inverser la vapeur ! Il y a urgence !**

### **Les propositions de la CGT extraite du livre blanc remis à la Direction**

Que l'Etat donne priorité à la rénovation du réseau ferroviaire ;

- Relier obligatoirement, par embranchement ferré, les principales zones d'activité ;
- Moderniser le parc wagons SNCF et rénover le parc de locomotives ;
- S'appuyer sur un réseau de gares ouvertes au trafic Fret assurant le maillage du territoire, des points nodaux munis d'équipements modernes et des hubs de dimension internationale ;
- Renforcer le réseau de vente avec des agences commerciales multi produit, à hauteur des besoins.

Les propositions alternatives, pour développer le Fret, que portent la CGT et son UFCM sont réalistes.