

Nantes le 27 novembre 2024



à M. Philippe BRU,
Directeur des ressources humaine du groupe SNCF

Copie à Jean-Robert JAUBERT
Directeur des relations sociales du groupe SNCF

M. le Directeur

La région des Pays de la Loire est forte de son industrie, se classant au 1^{er} rang des régions françaises pour sa part de l'emploi industriel dans l'emploi total : 15,9 %, soit 4,5 points de plus que la moyenne nationale. Les Pays de la Loire sont désormais en première position des 13 régions françaises, devant la Bourgogne-Franche-Comté. Nous comptons aussi un grand port, Nantes – Saint Nazaire, qui est une porte ouverte sur le monde mais qui pâtit du manque de ferroviaire pour étendre son « hinterland ». Malgré ces atouts économique le FRET SNCF est pratiquement absent de notre région, la faute à des décennies de casse de l'entreprise publique ferroviaire. Les opérateurs privés n'ayant jamais répondu aux besoins des chargeurs de notre région en dehors de quelques flux très massifiés. Il ne reste donc que quelques dizaines de collègues FRET SNCF qui attendent aujourd'hui un reclassement. Ce gâchis, humain, industriel et environnemental est insupportable. La procédure de discontinuité doit donc être stoppée, l'État et le GPU SNCF doivent tout mettre en œuvre pour relancer l'entreprise publique SNCF, en particulier sur notre région.

La concurrence au FRET ne souffre plus de débat tant la faillite de ce choix politique est pattant ! Pourtant, notre région s'engage plus fortement que partout ailleurs dans la mise en concurrence des dessertes voyageurs.

Au TER, le premier lot filialisé, le Tram-train Nantes-Clisson-Châteaubrian, sera mis en exploitation le 15 décembre et un avis de concession est paru pour le lot « étoile Mancelle » le 15 novembre dernier. Nous mesurons déjà toute la désorganisation et les surcoûts que cela engendre pour l'exploitation du réseau régional et les promesses d'augmentation de trafic sont bien fragiles face aux dernières annonces de réduction budgétaire de la présidente du Conseil régional. Nos organisations syndicales revendiquent que l'augmentation de l'offre ne doit pas se faire en dégradant les conditions de travail et que les agent.es transféré.es ne doivent rien perdre de leurs droits ! Nous dénonçons aussi le choix de désimbriquer les escales des gares TGV afin de créer artificiellement des équipes TER dans les grandes gares de notre région. Déjà mise en œuvre à Nantes, cette organisation ne rajoute que lourdeur et désorganisation, sans jamais répondre aux besoins des usagers.

Les cheminot.es des intercités Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux connaîtront l'attribution de l'appel d'offre de l'État en janvier contribuant aussi à l'éclatement rapide de l'établissement TER PDL.

Au TGV, la petite musique des réductions de dessertes est lancée ! Comme au FRET des années 2003-2006, on nous annonce qu'un tiers des dessertes jugées comme rentables, un tiers à l'équilibre et un tiers seraient déficitaires. Cela ayant pour objectif de préparer le terrain aux coupes sombres à venir du plan de transport ! Comme au FRET ces renoncement seraient dramatiques pour le service rendu aux usagers et précipiteraient l'activité TGV vers la faillite. Concentrer les frais de structures sur les seuls trains jugés comme rentables est une erreur économique majeur. À moins qu'il est question de laisser de la place à PROXIMA et LE TRAIN qui annoncent vouloir lancer leurs offres au départ de notre région ?

Les agents de l'ingénierie du matériel au Mans, s'interrogent à juste titre comment PROXIMA, futur concurrent de TGV, puisse acquérir des TGV M que la SNCF a contribué à concevoir ! Quelles procédures allez-vous mettre en œuvre pour bloquer cette vente ?

Toujours à TGV, nous dénonçons aussi avec force, le projet d'externalisation des RCAD. Les agents du RCAD de Nantes ont été massivement mobilisés le 21 décembre pour affirmer leur volonté de ne pas se laisser faire !

À SNCF Réseau, les restructurations s'enchaînent sans s'arrêter. Fusion des établissements EIC, Maintenir demain, ESTI, établissement industriel... et bientôt Résonance ! Sans que jamais ne soit fait un retour d'expérience. La désorganisation est maintenant visible à tous les niveaux, commande du personnel, gestion RH, organisation de la production... rien n'y échappe. Plus grave encore, c'est en matière de sécurité ferroviaire et du personnel que nous notons quotidiennement des défaillances. Tous les agents le disent, nous courrons à la catastrophe ! Mais là encore, seul le processus d'externalisation semble avoir de l'importance comme le démontre le traitement de la végétation. Plus un coup de vent ne se déroule sans des conséquences sur l'alimentation des caténaires, sans arbre tombant sur les voies. Mais peu importe, la direction continue à augmenter les budgets d'externalisation, à pure perte.

M. le Directeur, nous pourrions encore décliner de nombreux exemples d'externalisation, de filialisation, d'ouverture à la concurrence qui touchent directement les cheminot.es de la région des Pays de la Loire et leur capacité à produire dans de bonnes conditions. Ce contexte crée un malaise généralisé et conformément à l'article 4.2 du titre II du RH 0826 modifié par l'avenant du 13 décembre 2007, le secteur régional CGT des Pays de la Loire vous dépose une demande de concertation immédiate afin de dénoncer toutes ces formes de privatisation du système ferroviaire sur notre région.

Dans l'attente de votre réponse, recevez nos salutations cheminotes.

P/Secteur CGT PDL

Olivier Guix (DSC)

