DIALOGUE SOCIAL

Lyon, le 26 janvier 2021

INFRARAIL
QUEL AVENIR POUR DEMAIN ?

Le syndicat UFCM CGT Lugdunum Part-Dieu, a interpellé la direction dans la continuité de la campagne de la relance et le développement du transport ferroviaire.
La délégation CGT a demandé des comptes sur la sous-traitance et l'externalisation de la charge de travail de l'opérateur transport. Aujourd'hui, pour des raisons sanitaires, environnementales et économiques, le transport public ferroviaire à toute son utilité et Infrarail a un rôle à jouer.

RELANCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

La direction d'Infrarail annonce une volonté d'augmenter la part ferroviaire dans le transport de matières, ce qui est le cas pour leurs annonces pour 2021, avec une part routière réduite de 35% à 23%. Pour rappelle en 2018, cette part de transport routier était de 33%.

Pourtant, à la CGT, nous constatons depuis des années, de plus en plus de fermeture de ligne ou d'abandon d'embranchements. Pour Infrarail, il y a les exemples de Bretenoux dans le lot et Courzieu dans le Rhône.

La CGT avec sa campagne pour la relance du Fret ferroviaire a mené d'ailleurs une action symbolique de réouverture de la ligne de Saint-Bel à Sainte-Foy L'argentière. L'abandon de cette ligne, qu'exploitait en partie Infrarail, a jeté pas moins de 9000 camions sur les routes.

Infrarail transporteur de réseau à un rôle à jouer pour le maintient de ces lignes qu'elle exploite. La direction doit à minima influencer fortement la DG Réseau pour la sauvegarde de ces lignes et le développement du réseau pour réaliser un maximum de transport ferroviaire.

ENGINS MOTEURS SOUS UTILISÉS OU MAL ORGANISÉS ?

Le parc EM d'Infrarail est vieillissant et doit être renouvelé, pour compenser le processus de radiation mise en place jusqu'à 2030. S'il n'y a pas de renouvellement du parc EM (Manœuvre et moyenne puissance) et locotracteur, il passera de 492 EM à 259 EM.

Infrarail se doit d'anticiper cette campagne de radiation et investir massivement et progressivement dans le renouvellement du parc.

La direction doit tenir compte de la période d'adaptation liée à la nouvelle utilisation de ses engins moteurs et des formations induites pour les technicentres de maintenance et la traction.

C'est une condition sine qua non pour assurer un service de qualité pour l'approvisionnement des travaux programmés par SNCF Réseau.

Pour l'instant, la direction se laisse le premier semestre 2021 pour construire un schéma directeur. Elle souhaite consulter les Zones de productions.

Mais pour la CGT, elle doit surtout tenir compte de l'expertise des acteurs et gestionnaires des locomotives. Sans cela le schéma directeur risque d'être déconnecté de la réalité du terrain.

Dernièrement, nous avons constaté, qu'Infrarail a utilisé le leasing d'EM avec les BB79000. À la vue de l'investissement humain et matériel, cette démarche a montré ses limites pour assurer le remplacement des BB67200.

La CGT revendique, pour avoir une vision à long terme, tant sur l'investissement humain et économique, l'achat de locomotives.

La logique industrielle basée sur l'abandon des structures communes du GPU, via l'abandon d'utilisation de certains dépôts ou technicentres de maintenance, ont un coût non négligeable sur l'emploi dans les sites concernés, mais aussi sur les coûts globaux au niveau du GPU.

Le fait toutes les EF puissent utiliser un dépôt, permet de mutualiser les moyens et contribue à réduire les coûts de structure. Aujourd'hui, le constat est que de plus en plus de dépôts ferment, pour des plateformes logistiques par EF.

Tout cela cumulé avec les fermetures de gares de triages ou faisceaux, et des postes de circulations, impacte les acheminements des engins moteurs en augmentant leur durée. De plus, cela oblige le service opérationnel à demander des DSDM pour emmener les locomotives en visite, comme les TEF à DPY.

Finalement, le travail prioritaire d'un gestionnaire de moyen est alourdi et complexifié pour pouvoir couvrir tous ses trains en opérationnel.

EXTERNALISATION ET SOUS TRAITANCE

Infrarail fait appel à la sous-traitance pour le transport de marchandises par voie routière ou ferroviaire.

Le risque en faisant cela est de former la concurrence sur notre savoir-faire, alors que l'on sait faire en interne ou dans le groupe public unifié.

Cette politique menée aura des conséquences sur le long terme avec un impact néfaste sur l'emploi la formation, la sécurité et les conditions de travail.

L'appel à la sous-traitance provoque aussi une multiplication des interlocuteurs et des différences de fonctionnements selon les entreprises utilisées.

La perte de savoir-faire sur le terrain, la déshumanisation et le manque de proximité ne permettra pas de pouvoir assurer un service de transport public ferroviaire de qualité et maîtrisé, pour Infrarail, Fret SNCF, ou encore SNCF Voyageurs.

La CGT veut en finir avec le cloisonnement par activité (Fret, Infrarail, TER, …) du GPU. Au contraire de la direction SNCF, qui casse les cœurs de métier pour rendre les cheminots malléables, sur des périmètres de plus en plus vastes, tout en restant limité dans son activité.

La CGT revendique :

- ✓ **L'internalisation du transport ferroviaire de marchandises comme de voyageurs, pour éviter le dumping social organisé au sein du groupe entre les filiales et le GPU, ou au sein de la branche ferroviaire.**
- ✓ **D'assurer partout où c'est possible les dessertes régulières par train, pour répondre aux enjeux environnementaux et limiter l'impact de l'empreinte carbone d'Infrarail.**
- ✓ **De mettre en place une organisation de travail qui priorise le ferroviaire, en arrêtant d'optimiser les moyens de production, mais plutôt en développant les moyens de production par rail.**
- ✓ **Une CCN de haut niveau pour tous les salariés de la branche ferroviaire pour éviter le dumping social avec les autres EFs de la branche.**
- ✓ **La Réintégration de toutes les prestations au sol au sein d'Infrarail et/ou du GPU, pour avoir un contrôle en interne de ces prestations et éviter de payer et former la concurrence qui sera vouée à remplacer Infrarail, si l'on se fie aux choix politiques gouvernementaux.**
- ✓ **La création d'un pôle national de prestation au sol, qui faciliterait les demandes de prestations et permettrait d'être efficace sur tout le RFN pour le PTI, les URA et les trains en gestion par Infrarail.**