

Abandon du TGV postal

Fret postal ferroviaire, l'emploi et l'environnement à la trappe

L'annonce de la fin de l'acheminement par TGV du courrier en France métropolitaine vient ponctuer la longue litanie de renoncements de La Poste en matière d'environnement. Les patrons de l'opérateur public du courrier et du colis qui ont longtemps promené le public sur la question du "développement responsable" parlent désormais du "TGV comme un mode inadapté aux usages des clients de La Poste". Qu'en savent-ils au juste ?

Rappelons qu'en 2006, l'enfumage avait déjà commencé avec la vente de la filiale Europe Airpost (ex aéropostale) avec l'engagement de transférer le trafic aérien du courrier en j+1 vers des TGV. Les rotations quotidiennes de 15 avions pouvant être remplacées par cinq rames de TGV.

Avec un Etat incapable de mettre les deux entreprises publiques au diapason et la volonté claire de La Poste de mettre fin au J+1, la messe a été rapidement dite, la co entreprise entre la SNCF et La Poste n'a jamais vu le jour, fermez le ban.

Les conditions n'ont pas changé et il n'y a donc aucune raison à ce jour de faire confiance aux dirigeants de La Poste sur un hypothétique transfert vers le fret ferroviaire. On rappellera que la lettre verte largement promue par la direction du courrier de La Poste est "verte" parce qu'elle prend le camion au lieu de l'avion, beau progrès !

Cette annonce arrive en parallèle avec celle de la fermeture de centres de tri à Créteil et à Arras, avec à la clé des centaines d'emplois en moins et des millions de km supplémentaires pour du courrier qui empruntera des trajets de plus en plus aberrants au nom de sa massification.

Les plate-formes TGV de Macon et Cavaillon fermeront, avec les impacts sur l'emploi qui vont avec. Dans Paris intra muros, c'est la gare de Charolais qui sera abandonnée à la spéculation immobilière. On est très loin des modèles vertueux qui voyaient les colis et le courrier acheminés au coeur des villes dans les gares.

Ce n'est pas sans rappeler la situation du Fret à la SNCF où les stratégies successives imposées par la direction SNCF n'ont visé qu'à affaiblir le transport ferroviaire de marchandises au profit du transport routier. La réduction des effectifs, la mise en concurrence à outrance et la fragilisation de l'outil de production au fil de restructurations compulsives mettent en jeu la pérennité du Fret ferroviaire au sein de la SNCF. La procédure de droit d'alerte engagée par les élu-e-s du comité central d'entreprise de la SNCF en mai 2013 visait d'ailleurs à dénoncer l'impasse dangereuse dans laquelle se trouve le Fret à la SNCF. Néanmoins, malgré 20 recommandations pour sortir de cette impasse, aucun changement n'est intervenu.

Les fédérations SUD PTT et SUD RAIL dénoncent ces stratégies à courte vue, où des entreprises publiques cherchent les profits faciles sans se préoccuper de l'intérêt général et environnemental. En donnant un blanc seing aux patrons du public, le gouvernement reste largement responsable de ces reculs sur le champ du service public, de l'emploi et d'une politique environnementale sur laquelle il a tout pouvoir.

Paris le 23 juin 2014



Fédération des syndicats SUD-Rail www.sudrail.fr

17 bd de la libération – 93200 – St Denis - Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67
 federation-sudrail@wanadoo.fr - www.sudrail.fr

Fédération des activités postales et de télécommunications

25/27 rue des Envièrges 75020 paris

Tél : 01 44 62 12 00 - Fax : 01 44 62 12 34 - Courriel : sudptt@sudptt.fr - www.sudptt.fr

