

A FRET SNCF, LA CRISE C'EST: - 1700 cheminots le chômage partiel ...

Mauvais choix politiques avec la libéralisation du Fret ferroviaire, mauvais choix de direction avec l'hyper spécialisation, l'éclatement de l'entreprise intégrée en branches d'activité, accentué par le projet « *ambitions SNCF 2012* », mauvais système capitaliste avec cette crise dite « *bancaire et financière* » ou le grand capital perd peu mais les ouvriers beaucoup et notamment leur emploi ...

La production industrielle est en chute libre et le transport déraille.

Avec une entreprise intégrée et des cheminots multi activités, cette crise aurait des conséquences moins douloureuses. On cumule aujourd'hui le double effet de choix hasardeux et d'une gestion calamiteuse.



Quelles sont les réponses de FRET SNCF à cette crise ?

Pour le savoir, ne cherchez pas dans des comptes rendus de Conseil d'Administration, de CCE ou de Comité de groupe, lisez simplement l'Aisne Nouvelle qui s'est procurée une note très confidentielle de la direction nationale Fret datée du 24 février.

- Réduction du personnel, après 900, 1100, 1400. C'est maintenant 1700 emplois de cheminots au FRET qui sont menacés de suppression et à la direction Fret, l'hypothèse d'une réduction de 30% des effectifs n'est pas écartée.
- Recours au chômage partiel, les ressources humaines commencent à convoquer les organisations syndicales pour évoquer: « *les modalités d'attributions des repos et des congés dans le cadre de la notion de sous-charge* »
- Poly compétence des personnels, ADC et agents d'exploitation... création des UO mouvement et projet CRLO+, volontariat sur les conditions d'utilisation, c'est le retour des vieux serpents de mer...
- Réduction des Eléments Variables de Soldes, RHR, travail de nuit, primes ... la chasse est ouverte pour réduire le salaire des cheminots du FRET.
- Réduction des frais de représentation, de séminaires, de cocktails, de consulting Dans quel monde vit on, l'austérité n'épargne même plus nos dirigeants (sic).
- Réduction du plan de transport : environ 35% de trains supprimés ou passés en service facultatif par rapport à 2008.
- Réduction du nombre de locomotives et de wagons pour le FRET, par la radiation et/ou la location à d'autres activités d'un nombre conséquent de ces ressources.

**Fret SNCF : il est encore temps
de se reconvertir !**



La création de la famille FRET est une erreur !!

- Et maintenant ce sont les cheminots qui vont en payer les conséquences.
- SUD-Rail a toujours dénoncé cette politique d'éclatement de l'entreprise. Une entreprise intégrée, avec des cheminots non-dédiés résisterait bien mieux à la crise.
- La compétence et le savoir faire des cheminots ne doit pas se concentrer sur une seule activité. Aujourd'hui, sans la création de la famille FRET, on ne parlerait pas de milliers de suppressions de postes, de chômage partiel et de mobilité subie ...
- La direction SNCF doit tirer les leçons de ses choix et mettre en œuvre une vraie politique globale de mutualisation des moyens humains au service d'une grande entreprise intégrée de transports au service de l'intérêt général.

Avec SUD-Rail une autre politique est possible !!

Le FRET, des résultats de crise ...

La crise financière, est le produit d'un capitalisme aveugle et criminel et d'un libéralisme effréné qui n'en finissent pas de faire des victimes.

FRET SNCF n'est pas épargné, les résultats catastrophiques en sont la meilleure preuve :

- - **42% de trains produits en janvier 09**

Dans le détail:

- Pôle d'activité chimie qui a enregistré une croissance de 2%
- Transports de produits de grande consommation -56%
- Transports de produits sidérurgiques -47%
- Transports de produits agricoles et de carrières -27%
- Transports de combi express -27%

Nous pouvons tous constater dans nos chantiers la baisse de l'activité.

Le déficit budgété pour 2009 devrait avoisiner les 500 M€.



... qui mettent en lumière une gestion courte vue !

On pourrait penser que la baisse de l'activité et des volumes transportés engendreraient des résultats « *qualités* » en hausse, mais c'est tout le contraire:

- Pour les ADC, augmentation des JSU (journées sans utilisation) mais aussi des JNC (journée non couvertes) avec les conséquences que l'on sait sur la rémunération à cause du système de prime traction.
- Le nombre de trains calés à plus de 5H est également en augmentation ...
- La ponctualité est en baisse ...
- Tous les indicateurs sociaux sont dans le rouge, les cheminots se sentent prisonniers du FRET et sont désabusés, désorientés et démotivés ...

L'orthodoxie libérale comme seule réponse !

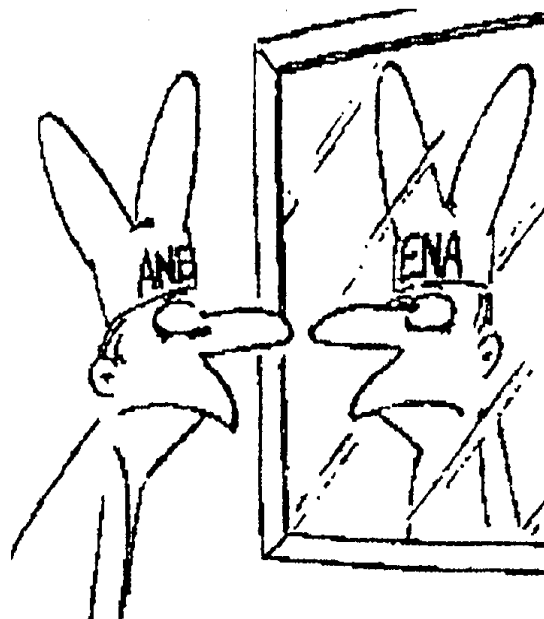
Nos dirigeants, qu'ils soient politiques ou de l'entreprise, n'ont pas l'habitude de se remettre en question.

Ils ne leur viendrait pas à l'idée de remettre en cause leur politique de transport, ou d'organisation de l'entreprise.

Pour eux les seules bonnes réponses résident dans une fuite en avant dans le dumping social, la déqualification des métiers, les abandons de trafic, les projets de filialisation (frégate), le transfert de charge (CRLO +), etc ...

Quel avenir donnent-ils à Fret SNCF ?

Simplifier, réduire, abandonner, démanteler, filialiser, restructurer et s'attaquer aux conditions sociales des cheminots, à la réglementation du travail ...



Mais où nous emmènent t'ils vraiment ? ? ?



Transfert CRML/CRLO :

Après avoir détourné l'esprit de la négociation métier de 2004 sur l'utilisation des CRML, c'est au tour des CRLO de passer sur le grill... Sur la base du chantage à la mobilité (voir Cerbère) ces cheminots sont dans l'obligation d'effectuer des tâches jusqu'ici dévolues aux seuls CRML. Formation 0, augmentation de salaire 0 ... Laconique, la direction ressort son concept de volontariat. Pour la direction de FRET SNCF, des CRLO effectuant des dessertes en ligne de trains complets avec des 63500/69000 sans formation à la conduite, pas de problèmes.

SUD-Rail ne s'engagera pas dans cette voie, les « irresponsables » ne sont pas ceux qu'on croit. Pour SUD-Rail chaque cheminot conducteur (CRLO, CREQ ...) doit intégrer une filière traction unique. Nous ne cautionnerons jamais le dumping social ou l'éclatement !!

Projet FREGATE : silence on filialise le combiné !

La direction a de la suite dans les idées. Après l'échec de l'appel au volontariat, elle souhaite remettre le couvert. Cette fois ci la victime sera... le transport combiné.

La direction planche sur la création d'une filiale de droit privé qui se verrait dotée de ses moyens traction et d'exploitation, utilisés en dehors de la réglementation applicable à la SNCF (RH0077).

Après « l'expérimentation » Naviland-Cargo, c'est l'intégralité du transport combiné qui passerait sous la responsabilité d'une filiale (GEODIS ?).

Il est certain qu'en filialisant l'intégralité des transports « rentables », FRET SNCF ne verra jamais le bout du chemin. Mais au fond, n'est ce pas le but recherché ?

En attendant, la direction reste sourde à nos multiples demandes sur le sujet... des choses à cacher ?

Wagons Isolés et Opérateur Ferroviaire de Proximité.

Nous avons informé les cheminots des articles de presse des hauts dirigeants du FRET concernant le wagon isolé. Ces dirigeants s'interrogeaient publiquement sur la pertinence de laisser ce service de transport ferroviaire dans la loi du marché... pour des raisons d'environnement et de cout du transport par rapport à la route. Louable intention mais qui n'était pas, loin s'en faut, motivée par une volonté de développer un vrai service public de Fret ferroviaire.

Il semble bien que cette mini campagne médiatique n'ait pour seul objectif que de légitimer le subventionnement des chambres de commerce et d'industrie d' Opérateurs Ferroviaires de Proximité pour créer des sociétés privées qui exploiteraient des voies et des emprises que la SNCF a abandonné en masse depuis le plan VERON.

Aucun doute, pour les libéraux qui nous dirigent, verser de l'argent public pour développer la concurrence et l'activité d'entreprise privée est un concept politiquement très correct, bien plus correct que de permettre que se développe un vrai service public de transport de Fret ferroviaire dans le cadre d'une entreprise public au service de la société et de l'intérêt général.

ALORS LES notations ?

Notations 2009, en route pour le grand bazar.

Trois mois après les cheminots des autres services, la difficile épreuve des notations va commencer au FRET. Sur des périmètres déments (les directions FRET), les délégués de commissions désignés par les Organisations Syndicales vont devoir reconstituer des listings, appliquer le RH0910, et défendre des agents ... qu'ils n'ont jamais vu...

La fédération SUD-Rail a été la seule à dénoncer cette organisation des notations au FRET, réclamant des notations au niveau des circonscriptions DP, collant le mieux au terrain et permettant une proximité indispensable avec les cheminots. Certains on préféré la bureaucratie et l'usine à gaz... Affaire à suivre.



Résultats des élections au CE Fret

Les cheminot-e-s du Fret viennent de désigner leurs représentants aux DP et au CE Fret.

Il en résulte qu'en application de la loi sur la représentativité il ne demeure plus que 4 organisations syndicales représentatives au CE fret comme sur le périmètre national.

Avec 18,17% (tous collèges confondus), les cheminots du FRET ont fait de SUD-RAIL la 2ème organisation syndicale en lui confiant 3 sièges titulaires et 3 sièges suppléants au CE.

Détail des résultats:

	CGT	SUD-Rail	UNSA	CFDT	FO	CFTC
Exécution	2 750 voix 42,6% 5 sièges	1540 voix 23,86% 3sièges	375 voix 5,8%	793 voix 12,28% 1siège	570 voix 8,63% 1siège	427 voix 6,61%
Maîtrise	912 voix 39,16% 2 sièges	304 voix 13,05%	510 voix 21,89% 1 siège	200 voix 8,58%	161 voix 6,91%	242 voix 10,39%
Cadres	336 voix 19,71%	62 voix 3,64%	893 voix 52,37% 2 sièges	212 voix 12,43%	60 voix 3,51%	142 voix 8,32%
Total	3 998 voix 38,12%	1 906 voix 18,17%	1 778 voix 16,95%	1 205 voix 11,48%	791 voix 7,54%	811 voix 7,73%

Les élus SUD-Rail au CE FRET remercient les cheminots de leur confiance. Ensemble, construisons le syndicalisme solidaire !!

Résister, s'organiser, gagner ... ensemble !

Le syndicat, c'est l'outil des salarié-e-s qui veulent lutter contre les injustices, défendre leurs droits, se faire respecter, contribuer à construire un autre monde ...

Je souhaite rejoindre le syndicat SUD-Rail



Nom, Prénom

UE, UT

Adresse postale

.....Signature.....

Tél. personnel.....E-mail

A retourner par pli de service à SUD-Rail, 17 bd de la libération - 93200 - Saint Denis
A faxer au 01 42 43 36 67 ou à remettre à un-e militant-e SUD-Rail

Le sauvetage du fret ferroviaire au cœur d'une note interne qui « dégraisse »

La crise semble précipiter le fret ferroviaire dans une nouvelle phase de la profonde mutation qui, après l'avoir vidé à Tergnier de l'essentiel de sa substance humaine voici deux ans, promet cette fois de toucher à d'autres secteurs de l'activité ferroviaire.

Réduction du plan de transport, allègement du parc de matériel et réduction drastique des effectifs sont quelques-unes des pistes avancées par la Direction de Fret SNCF pour compenser la baisse du niveau d'activité enregistrée depuis le début de l'année.

Sous l'intitulé « *management de la crise* », la Direction de Fret SNCF adressait à cet effet le 24 février dernier à ses responsables de production Fret une note qui, depuis, circule sous le manteau.

Elle y dresse un sombre ta-

bleau des perspectives de l'année 2009 qui justifie selon elle ses desseins. « *Dans ce contexte, nous avons engagé des mesures de réduction des coûts et des mesures relatives au revenu* » annonce t-elle.

Dégraissage tous azimuts

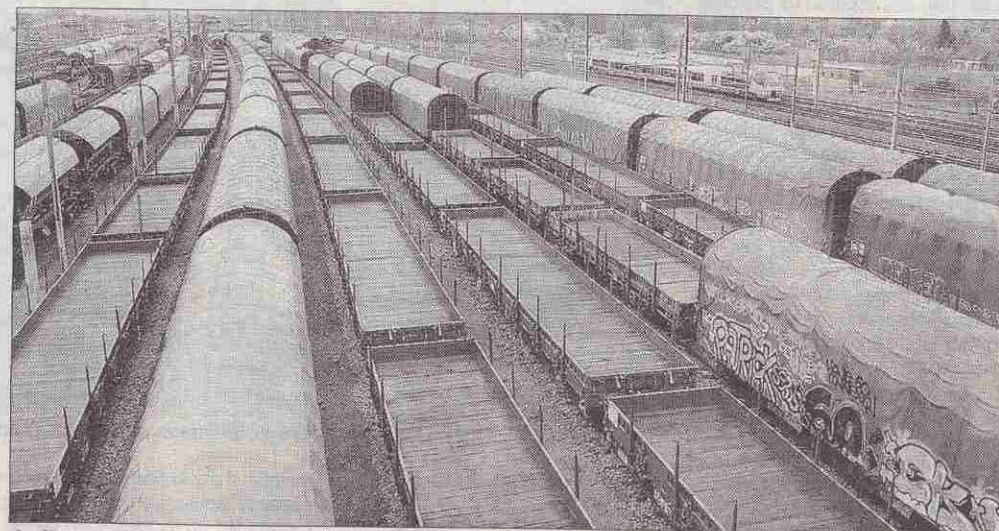
La première mesure porte sur une baisse de 15 % du plan de transport de l'année 2009, initialement fixé à 100 millions de km/train.

Concernant le parc de matériel, la Direction mise à la fois sur

la « *restitution accélérée des wagons non utilisés* », sur la radiation des locomotives les plus anciennes et sur le garage de locomotives en bon état, étant entendu que « *des locomotives sont prêtes à être louées à la branche Proximité qui utilise des locomotives très âgées et peu fiables* ».

Le troisième train de mesures porte sur la réduction des effectifs. Celle-ci était depuis cinq ans de 7 % l'an en moyenne. Portée à près de 10 % (1 400 agents) dans le cadre du budget 2009, elle devra finalement aller au delà.

La Direction estime aujourd'hui « *qu'en raison de la crise, battre le budget est devenu une nécessité* ». Son objectif serait désormais de « *viser* » la barre des 13 000 agents pour la fin de



Jadis grouillant d'activités, le centre de triage était hier matin comme « gelé ».

2009, soit une réduction de 1 701 agents très exactement (11,6 %).

Chômage à l'étude

Une des pistes suivies pour parvenir à un tel résultat mène au « *rapatriement du tri des plateformes vers les hubs lorsque ceux-ci ne sont pas surchargés* ».

Autre piste envisagée pour réduire le nombre d'agents : « *un effort supplémentaire... à partir d'avril sur les conducteurs* » est-il indiqué.

Les besoins en conducteurs

de manœuvre étant sensiblement constants, ce sont les conducteurs de ligne qui seront visés, notamment par ré affectation aux activités voyageurs.

D'autre part, « *des actions plus générales sont initiées concernant la réduction des éléments variables de solde et un encouragement à la prise de congés en périodes de moindre activité* » ajoute la direction qui, au chapitre des réductions d'effectifs, conclut sur une hypothèse pour le moins novatrice dans l'histoire cheminote :

« *des mesures de chômage partiel sont également à l'étude avec la direction des ressources humaines SNCF* ».

Interrogé à propos de cette note qui détonne, le responsable ternois du Fret Alain Lamotte reconnaît en avoir pris connaissance « *mais je n'en ai pas été expressément destinataire* » explique t-il. Le document était manifestement destiné à une diffusion très restreinte.

M.D.

Des syndicats pris de cours

Délégué CGT, Bruno Godon a « *entendu parler du contenu de cette note mais n'a pas eu l'occasion de l'avoir en main* ».

Le 24 février, c'était avant les élections professionnelles SNCF. Comment se fait-il dans ces conditions qu'il n'en ait pas eu connaissance dans le détail ? « *Parce que depuis la création de la direction Fret Nord consécutive à la scission voici deux ans du fret et du transport voyageurs, les fonctions représentatives du personnel n'étaient plus calquées, jusqu'aux nouvelles élections professionnelles, sur la réalité du terrain* ».

Lors de la scission des trafics fret et voyageurs, Bruno Godon a opté pour le trafic voyageur. « *Je suis depuis affecté au TER alors que mes collègues du fret naviguent, eux, entre Chalons et Lille. Maintenant que les élections professionnelles sont passées, nous allons remettre de l'ordre dans ce paysage* » explique t-il.

Nouvellement élu, Romuald Vilette, quant à lui, découvre les projets de la Direction Fret. Pur conducteur de fret, il accède sur le site de Tergnier à des fonctions de suppléant. « *Il me faut aller à Chalons pour rencontrer avec les titulaires* » note t-il.