

Le 07 septembre 2009



L'actualité du FRET



Dans ce numéro :

Edito	1
Compte-rendu CE du 1er septembre	2
Europe : Etude ETF/ CER	3
Etude ETF/CER	4
Etude ETF/CER (suite) -THOUARS	5
Grenelle 1 de l'environnement	6

Union Fédérale CFDT des Cheminots et Activités Complémentaires

Fédération Générale des Transports et de l'Équipement

47-49 Avenue Simon Bolivar
75019 PARIS
Tél : 01 56 41 56 70
Fax : 01 56 41 56 71

Email : cfdt.cheminots.fgte@wanadoo.fr

site internet
www.cfdtcheminots.org

Edito

Les journaux nous le rappellent depuis plusieurs semaines : la SNCF va mal avec 500 millions d'euros de déficit au 1er semestre 2009 dont 65 % sont imputables au FRET.

Les cheminots, et pas seulement ceux du Fret, sont inquiets. Inquiets pour l'avenir de leur entreprise certes, mais surtout pour leur devenir.

Pour le Fret, les « plans de la dernière chance » se succèdent les uns aux autres creusant un peu plus à chaque fois le déficit de l'activité.

Pourtant les cheminots ont fait preuve, pendant cette période, d'un grand professionnalisme, appliquant scrupuleusement la stratégie définie par l'entreprise.

Pour quel résultat ? Pour quels remerciements ?

Un nouveau sacrifice va nous être demandé dont on connaît l'ampleur : 6000 agents du Fret seront appelés à être « mobiles ».

Dans l'incapacité de bouger ses wagons, la Direction du Fret veut bouger ses agents.

Et toujours la même incapacité à communiquer. Les grandes lignes sont tracées mais dévoilées au coup par coup. Tantôt aux OS, tantôt aux cadres et de préférence différentes les unes des autres. Ce qui fait que la déclinaison envers les agents n'est pas fiable. Tout le monde est frustré et s'interroge sur son proche avenir sans pouvoir obtenir de réponse.

Comment continuer à travailler sereinement dans ces conditions ?

Le Conseil d'Administration du 23 septembre devrait avoir la primeur des annonces sur la réforme du Fret.

En espérant que l'Etat passe du discours aux actes :

- En dégageant une partie du grand emprunt pour investir dans le combiné, l'autoroute ferroviaire et le Fret à grande vitesse avec des cheminots au Statut
- En agissant (y compris de manière autoritaire), dans le cadre du Grenelle de l'environnement, pour faire cesser le « tout routier » au profit d'un véritable transfert modal vers les moyens de transports respectueux de l'environnement.

Philippe LAURENT

Compte-rendu CE Fret du 1er septembre

Pas d'annonces fracassantes lors de ce CE, mais quelques infos quand même :



- Politique des transports : Les pouvoirs publics doivent traiter les problèmes d'infrastructure avec la création d'un réseau orienté Fret. Ce qui va de pair avec une modération tarifaire des sillons. Le modèle économique des Frégates ne tiendra pas si les péages augmentent comme cela a été annoncé.
- Investissements : Depuis 2000, les investissements Fret en locomotives et systèmes d'information ont rattrapé leur retard. Par contre, en terme d'infrastructure réseau le retard s'est accentué.
- Flux transférés à VFLI : Seuls les flux Districhrono Compiègne/Avignon ont été transférés ainsi que quelques flux pour l'infra. Sur la DF Nord, c'est le refus de mobilité d'ADC de Mohon qui explique ce transfert.

- Roulements mixtes : L'enchaînement d'étapes TER derrière des trains Fret dans une même journée risque de mettre en cause la sécurité et la fiabilité. Par contre, en cas de sous-activité d'ADC Fret, il n'est pas inopportun d'assurer la pousse aux autres activités.

 **Report de la consultation sur les orientations de formation 2010** : CGT et SUD ayant quitté le navire, la CFDT a demandé et obtenu le report de cette consultation importante.

 **Création de navettes à Nevers** : La délégation CFDT a décidé de voter contre cette décision de transfert de 174 km de lignes. Comme lors du CE du 3 juin, où nous avons déjà refusé le transfert entre Creil et Le Bourget. La CFDT dénonce l'intention de la Direction de mettre son projet à exécution, au mépris de tous les délégués du personnel présents qui ont voté contre.

Le prochain CE du 29 septembre risque d'être un peu plus « sportif » ! Car les annonces sur la réforme du Fret auront déjà été faites au Conseil d'Administration ainsi qu'au CCE.

L'IMPOSSIBLE REFORME DU FRET SNCF(*)

50% des trafics sont pertinents

Pierre BLAYAU, directeur général délégué de la branche Transports et Logistique de la SNCF, a décidé de mettre les pieds dans le plat. Déjà, en février dernier, il tablait sur une perte de 500 à 600 millions d'euros du fret en 2009. « Il est certain que la qualité de service n'est pas bonne. Elle s'est certes améliorée, mais les chargeurs ne sont pas satisfaits, ce qui constitue pour eux un formidable levier pour ne pas payer le juste prix. Le problème de la qualité renvoie d'abord à l'organisation de la SNCF, qui crée certaines difficultés », concédait-il à l'occasion d'un débat organisé par l'association TDIE (Transport - Développement - Inter modalité - Environnement) début juillet.

Pour la CFDT, le développement du FRET SNCF passe notamment par l'amélioration de l'organisation de sa production. La CFDT a fait des propositions en ce sens en marge du Livre Blanc dès 2007.

Dans un tel contexte, la SNCF a clairement privilégié, depuis plusieurs années, les trains complets avec lesquels elle ne perd pas d'argent, au détriment de la messagerie ferroviaire (le transport diffus) qui serait la source de tous les maux du fret. Cette messagerie ferroviaire représenterait 50% de la facturation du fret à la SNCF, mais serait à l'origine de 70 à 80% de ses pertes, révèle Pierre BLAYAU.

Pierre BLAYAU conclut que « si on définit la pertinence comme la capacité à faire payer le coût complet au client, 50% des trafics ferroviaires opérés par la SNCF dans le domaine de la marchandise sont pertinents et 50% sont totalement non pertinents ». Il n'y aurait donc pas d'autre solution pour sortir le fret SNCF du marasme que de le mettre cul par-dessus tête pour n'en garder que la moitié. C'est à dire presque rien dans l'ensemble du transport de marchandises en France.

Pour changer de logiciel, Pierre BLAYAU préconise assez clairement d'investir sur les autoroutes ferroviaires, les plateformes portuaires et les TGV Fret, et de mener sur le wagon isolé une réflexion avec des «opérateurs ferroviaires de proximité» (sur le modèle des *short liners* américains) à qui, finalement, serait déléguée une grande part du travail. Une façon discrète de se désengager d'une grande partie de la messagerie ferroviaire, bien qu'elle alimente 25% de l'activité des transports de masse.



D'après un article de Pierre BRIDIER

EUROPE ETUDE ETF/CER

IMPACT SUR LE PERSONNEL DES RESTRUCTURATIONS DU FRET FERROVIAIRE EUROPEEN :



Une étude a été commandée par l'ETF (dont la CFDT est Adhérente) et la CER (regroupement des EF) pour analyser les impacts sur le personnel des restructurations du Fret Ferroviaire européen. Ce groupe est allé visiter plusieurs sites : Trenitalia cargo (Turin) ; Fret SNCF (Le Havre) ; CFL Cargo (Luxembourg) ; PKP Cargo (Cracovie) ; Railion (Hambourg) et EWS (Manchester). Voici en gros ce qui ressort de cette étude.

==> La part du rail s'est stabilisée à un niveau très faible dans les années 2000.

Cette stabilisation au sein de l'Union Européenne (UE) à 27 recouvre de fortes disparités nationales.

Evolution de la part modale du Fret Ferroviaire dans le transport terrestre de marchandises par zones (en milliard de tonnes kilométriques)

	1996	2000	2002	2005	2006	2007
Allemagne	19,0%	18,2%	17,9%	20,3%	21,4%	21,9%
France	21,0%	20,6%	19,0%	16%	17,7%	15,1%
Italie	10,8%	11%	9,6%	9,7%	9,9%	10,7%
Luxembourg	13%	7,9%	5,7%	4,1%	4,6%	2,8%
Pologne	54%	42,2%	37%	30,8%	29,4%	25,5%
Royaume-Uni	8,3%	9,8%	10,2%	11,7%	13,5%	11,5%
UE à 15	15,3%	14,9%	13,9%	14%	14,6%	14,7%
UE à 27	NS	19,5%	18,1%	17,6%	17,8%	17,6%

Le cas Allemand montre la combinaison de multiples facteurs pour aboutir à une performance relative plus satisfaisante.

Pourquoi l'Allemagne est le seul des six pays cités ci-dessus à avoir une tendance régulière à l'amélioration de la part modale du Fret ferroviaire :



- Une spécialisation historique en transport et logistique et une centralité au sein de l'UE à 27 favorable à un positionnement de la part modale du fret ferroviaire.
- Une politique étatique favorablement orientée (péage routier LKW MAUT)
- Une restructuration relativement réussie du principal opérateur de fret ferroviaire, Railion

... /

Les écarts constatés entre le port du Havre et le port de Hambourg illustrent les multiples variables en jeu.

La part du fret ferroviaire est devenue marginale au Havre, elle demeure élevée à Hambourg.

Les différences sont manifestes :

- ⇒ Au niveau de la place des infrastructures routières ;
- ⇒ Au niveau de la qualité des infrastructures ferroviaires depuis les voies à proximité des quais jusqu'au triage en passant par le réseau ferré intérieur à la zone portuaire ;
- ⇒ Au niveau de la prise en charge du sujet par les autorités publiques

Situation 2005	Trafic en millions d'EVP (conteneurs)	Part du rail dans les Acheminements terrestres
Rotterdam (NL)	9,2	9%
Hambourg (DE)	8,1	28%
Anvers (BEL)	6,2	8%
Brême (DE)	3,7	53%
Algeiras (ESP)	3,2	4%
Gioia Tauro (IT)	3,1	4%
Felixstowe (UK)	2,8	22%
Valence (ESP)	2,4	7%
Le Havre (FRA)	2,2	4%

Toutes les restructurations analysées ont abouti à d'importantes réductions d'effectifs.

Les six cas examinés illustrent la variété des cas de figure existants au niveau des opérateurs de fret ferroviaire en Europe. Hormis EWS, l'analyse de l'évolution de l'emploi sur une longue période nécessite un premier regard plus global sur les effectifs des compagnies ferroviaires.

De 1970 à 2006, toutes les Compagnies historiques ont fortement réduit leurs effectifs.

Désormais clairement identifiables, les effectifs des opérateurs de fret ferroviaire ont été nettement contractés dans la période récente. -3% l'an chez Railion au cours des treize années de restructuration ou chez PKP cargo depuis 2005. - 4% par an depuis une dizaine d'année chez EWS, - 8% par an depuis fin 2003 chez Fret SNCF et depuis début 2006 chez CFL Cargo.

Trois processus de restructuration associés à des réductions d'effectifs ont été plus précisément analysés à partir des visites de ce groupe : Railion, CFL Cargo et Fret SNCF.



La restructuration de Railion est la seule à avoir été présentée comme achevée

Au moment de la visite du groupe d'étude, la restructuration de **Railion** était considérée comme achevée. **Plusieurs critères pour la valider** : Une reprise de la croissance des trafics, des marges dégagées permettant d'investir, une situation au voisinage de l'équilibre pour le wagon isolé.

... / ...

La restructuration CFL Cargo (fusion des activités fret de CFL et les activités transport d'Arcelor) **était en cours de déploiement**. Un constat : L'écart entre le projet et sa mise en œuvre, en particulier en termes d'effectifs.

Une première phase de restructuration de Fret SNCF a été formalisée fin 2003. **Elle a échoué dans son principe à restaurer un équilibre économique**. Une seconde phase plus diffuse, plus difficilement perceptible était engagée au moment de la visite du groupe.

Les retraites et les reclassements internes ont été les formes les plus fréquentes de départs.

Selon quelles modalités se sont effectuées ces suppressions d'emplois ?

Des départs en retraite, anticipés ou non, en Allemagne, en France et en Pologne. (En 2007)

Le reclassement interne au sein des compagnies ferroviaires (CFL, DB et SNCF). Parfois l'occasion de dynamiser ses perspectives de carrière, mais parfois au prix d'un effort personnel plus ou moins lourd et plus ou moins accompagné par l'Entreprise.

Des licenciements (EWS ou PKP Cargo). Une prise de risque plus forte pour le salarié concerné. Des questions relatives au montant des indemnités de départ mais aussi à l'aide au reclassement externe.

D'où l'importance des procédures de dialogue social : information, consultation, concertation et négociation.

Les conséquences des restructurations sur le personnel resté dans l'Entreprise ne doivent pas être sous-estimées.

Evolution du statut du personnel à la suite de la fusion des entités fret de CFL et transport luxembourgeois d'Arcelor : une période de transition difficile et des négociations complexes.

Equilibre vie privée/vie professionnelle (Railion), le reclassement entraînant une mobilité géographique qui conduit à un allongement des trajets domicile-travail.

La mobilité professionnelle associée au reclassement implique des efforts personnels.

Des exigences professionnelles nouvelles pour les emplois restant.

Thouars



Le feuilleton de l'été cette année s'appelle « la saga de Thouars »

Digne d'une série télévisée, Thouars et son trafic « Eurovia » nous a tenus en haleine pendant la période estivale.

Entre une Direction qui veut appliquer l'article 49.1 du RH0077 pour conserver le trafic au sein de Fret SNCF, des Organisations Syndicales majoritaires refusant tout en bloc et des ADC, qui eux, acceptent cette modification pour continuer à travailler sur leur site et surtout près de chez eux, tout était réuni pour un été très chaud sur la Direction Fret Atlantique. Le 4 Août dernier, lors d'une réunion des délégués du personnel, la Direction a soumis au vote la décision de modifier ou non le RH0077 pour ce trafic.

Ce jour là, seuls les élus CFTD à l'écoute des cheminots du terrain, ont pris leurs responsabilités. Ils ont voté pour l'application de l'article 49.1, comme le souhaitaient les ADC concernés.

2 voix pour / 7 voix contre

Le trafic se fera mais...sans cheminots au statut.
Merci aux OS du « front du refus !!!



Le Grenelle de l'environnement à l'épreuve des faits !

Les **objectifs** du Grenelle de l'environnement visaient à **augmenter de 25 % la part du fret ferroviaire** d'ici 2012.

L'arrivée des nouveaux opérateurs ferroviaires n'a pas relevé la part de marché du transport par rail. En France, elle représentait 14,04 % en 2003 pour chuter à 11,41 % en 2008. **Plus de 70 % des marchandises sont transportés par la route.**

Le fret ferroviaire SNCF perd de l'argent : 300 millions d'euros en 2008. Ce déficit devrait atteindre 600 millions d'euros en 2009. Il faut dire que l'activité est percutée à la fois par la concurrence et par l'effondrement des trafics liés à la crise économique.

Le message adressé au gouvernement dans un audit réalisé par la SNCF et baptisé « **pertinence du fret ferroviaire** » est sans ambiguïté : **une partie de l'activité fret ne sera jamais rentable et doit donc faire l'objet d'une aide publique.**

Sans subvention, seuls les trains complets et le transport combiné demeureront dans le domaine de pertinence du transport par rail.

Ainsi, la SNCF pourrait abandonner une partie de son activité « **wagon isolé** » qui représente aujourd'hui 40 % du chiffre d'affaire fret, mais également 70 % des pertes enregistrées.

Une telle décision engendrerait un transfert sur la route de 50 à 60 % du wagon isolé, soit au bas mot **2 millions de camions supplémentaires sur les routes et plus de 5000 emplois supprimés à la SNCF.**

A part cela, la loi Grenelle 1 a été adoptée. Mais que de contradictions !

La loi Grenelle 1 adoptée définitivement au Sénat a pour nom « *projet de loi de programmation relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement* ».

Les principales mesures pour les transports :

- Réduction des pollutions et nuisances des différents modes de transport ;
- **Développement du transport multimodal et intégré ;**
- Pour le transport des marchandises, **développement du transport fluvial, ferroviaire**, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage ;
- Priorité en matière **ferroviaire** au **réseau existant qui sera régénéré et modernisé** ;
- Encouragement aux projets innovants, comme les **projets de fret à grande vitesse** ;
- Desserte fluviale des ports maritimes sera significativement accrue ;
- Prélèvement d'une **écotaxe sur les poids lourds** à compter de 2011 ;
- Amélioration de la **connexion des grandes plateformes aéroportuaires avec le réseau ferroviaire** à grande vitesse ;
- Soutien à l'objectif d'inclusion des émissions de GES du transport aérien dans le système de marché des quotas d'émissions ;
- A titre expérimental, mise en place d'un groupe national de suivi des projets d'infrastructures majeurs et d'évaluation des actions engagées, jusqu'en 2013, avec participation des organisations syndicales.



Adhérer CFDT, c'est choisir



un syndicat
où vous
avez
toute
votre
place.

Bulletin d'adhésion à la CFDT

Nom:

Prénom:

Date et lieu de naissance:

Unité d'affectation:

Grade:

Niveau:

Adresse domicile:

qualification:

position: