



Union
Solidaires

FRET SOLIDAIRES



Annnonce de privatisation de Fret SNCF, L'aveu d'échec d'une politique des transports !

« Privatisation complète du transport de marchandises par rail en 2018 », le mot a été lâché par l'un des principaux dirigeants de cette activité du Groupe Public Ferroviaire SNCF. Au prétexte d'un plan stratégique qui devrait être annoncé avant la fin de l'année, SNCF devrait annoncer la privatisation/filialisation de l'ensemble de l'activité.

Pour la fédération SUD-Rail, cette annonce en interne n'est que l'aveu d'échec d'une politique des transports globale qui ne s'est jamais donné les moyens d'œuvrer en faveur d'un report modal des marchandises de la route vers le rail.

Depuis plus de 15 ans, faute de mesures concrètes, le volume de marchandises transporté par rail a été divisé par plus de deux et la part modale du fer d'autant. Malgré les annonces régulières des gouvernements successifs de multiples plans de relance, l'absence de courage politique, de mesures concrètes, le bilan catastrophique de l'ouverture à la concurrence et les reculades sur l'écotaxe poids lourds ont fortement handicapé cette activité. Ajouter à cela une politique managériale en interne à SNCF exclusivement tournée vers l'atrophie, on ne peut que faire le constat que la situation n'est que le reflet de ces politiques publiques et d'une stratégie d'entreprise, soutenue par le politique ... Et si la Cour des comptes s'interrogeait dernièrement sur la cohérence et l'efficacité de la politique menée par l'État, l'omerta règne toujours sur l'organisation et ses conflits d'intérêts internes.

COP 21, Plan Climat ... Quelle écologie dans le transport de marchandises ?

Pour la fédération SUD-Rail, autoriser cette privatisation, c'est mettre définitivement fin à un transport écologique alors que le transport représente une part majoritaire dans la pollution atmosphérique !

Redévelopper le Fret Ferroviaire, s'inscrire dans un schéma de transport durable, SUD-Rail demande au gouvernement de stopper la privatisation et de s'engager sur des mesures concrètes :

- Légiférer sur le report modal du transit routier international, qui représente 40% du trafic.
- Abroger la loi d'Août 2014 afin de permettre le développement et l'entretien du réseau capillaire, vital pour le transport de marchandises par rail.
- Prendre des mesures financières, structurelles et législatives pour contraindre les chargeurs à choisir le train pour les longues distances, les volumes et les tonnages importants.

Le Fret Ferroviaire est un outil exceptionnel pour le transport des marchandises, des solutions existent pour opérer un transfert massif de la route vers le rail ! Alors que le gouvernement vient d'ouvrir les « assises de la mobilité ». Il est temps de prendre de vraies décisions pour l'avenir du service public ferroviaire utile à l'économie, à l'industrie, à l'emploi, au développement des territoires et soucieux de l'environnement... d'autres solutions sont possibles !

Communiqué de presse des élus du CE FRET.

Clichy, le 18/10/2017

Transport de marchandises :

**Face au mépris de la direction de l'activité Fret SNCF,
l'ensemble des élus claque la porte de la plénière.**

**le Comité d'Etablissement de Fret SNCF (CE FRET) appelle
l'Etat à organiser un débat public.**

#sauvonslefretSNCF

A la mi-journée de la plénière qui réunit ce jour les dirigeants de la SNCF et les représentants de l'activité du fret ferroviaire, en présence des élus du Comité d'Etablissement (CE), le CE FRET prend à nouveau position sur l'avenir de Fret SNCF et du transport ferroviaire de marchandises en France.

Supprimer 3000 nouveaux emplois et considérer que la filialisation - voire la privatisation - de Fret SNCF serait LA solution est une stratégie vouée à l'échec qui viendrait s'ajouter aux précédents écueils comme celui de l'ouverture à la concurrence (aux répercussions économiques graves jusque dans le transport routier).

Plus que jamais, le fret ferroviaire relève d'un intérêt général stratégique pour la France, répondant aux besoins de l'activité économique des entreprises, de l'environnement et de l'aménagement du territoire, et plus largement des populations. Cela implique que l'Etat joue son rôle de 'stratège'.

En ce sens, il devrait réunir tous les acteurs du transport - organisations syndicales, chargeurs, élus locaux, territoriaux et nationaux, ONG, associations d'usagers, chercheurs et universitaires - pour donner un avenir au FRET ferroviaire SNCF.

A quand un grand débat public ? L'appel est lancé pour le 1er trimestre 2018.

Découvrez la nouvelle vidéo courte dévoilée lors de la plénière
« Libéralisation et concurrence - le déclin de FRET SNCF »
sur www.fret21.org



Dialogue social bafoué à la DFCA

A la DFCA, **SUD-Rail** constate, une fois n'est pas coutume, que l'été n'aura pas été de tout repos pour nos dirigeants qui sont restés au travail pour peaufiner leurs copies et n'en faire qu'une simple présentation aux IRP, sans aucune concertation, montrant ainsi les futures dispositions rognant les droits des agents. La DFCA le 09 octobre dernier, c'était un peu Macron signant les ordonnances... Mais sachez que **SUD-Rail** ne laissera pas sans réponses ce refus de dialogue social. A la DFCA, sans doute que les managers ont oubliés que des règles s'appliquaient à eux aussi... Pas de concertation, pas d'information et refus de DCI qui intervient car la DFCA n'a pas tenu ses engagements pris lors d'un CHSCT en juin. La Direction avait annoncé qu'une rencontre devait se tenir à leur initiative... et comme souvent depuis de nombreuses années, mais on a aussi l'habitude dans ce comité, toutes ces belles paroles s'envolent une fois les délégués repartis...

SUD-Rail rappelle que c'est l'entreprise qui a créé le RH 826 concernant le dialogue social, qu'il devrait s'imposer même à Fret et que la DFCA n'est pas capable de le faire respecter. La Direction ne s'appuie sur aucun texte pour affirmer que les DCI sont irrecevables ; c'est l'entrave de trop !!!

La fédération **SUD-Rail** ne se sentira plus engagée par l'application du RH0826 à Fret SNCF et particulièrement à la DFCA et dorénavant, nous déposerons directement des préavis de grève, sans en passer par une démarche de concertation immédiate...

LES GRANDS DÉFIS



La DFCE dans toute sa splendeur

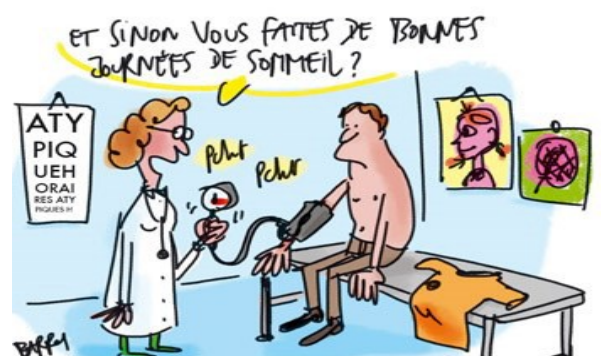
On arrête pas la régression à la DFCE, après plusieurs tentatives pour dégrader les conditions de travail des agents, voici venu le temps du travail sur les repos. Vous pourrez bientôt travailler sur vos RP, VT, CA, RF contre quelques misérables billets au détriment des autres agents. **SUD-Rail** ne laissera pas les agents qui ne seront pas volontaires en pâtir et n'hésitera pas à saisir la justice si besoin !!



Accords locaux balayés d'un revers de main à la DFAC

La DFAC n'est pas en reste sur les triages, les DU proposent (imposent) une remise à plat des accords locaux (Miramas, Perrigny...), afin de mieux exploiter les TA. Leurs conditions de travail exécrables et leurs bas salaires ne suffisent pas à la direction, maintenant, il leur faut des agents malléables comme un titre I payés bien sur au titre II. Non seulement vous garderez les repos prises de nuit, les enchainements de JS interminables mais en plus vous aurez droit au JS en FAC et autres dispos....

A **SUD-Rail** nous ne laisserons pas les TA se faire exploiter sans rien dire, n'hésitez pas à contacter vos délégués pour organiser la riposte !!



Vers la mort du TRI ?

Au regard des chiffres qui nous ont été présentés nous ne pouvons que constater avec amertume la chute vertigineuse du tri par gravité sur l'ensemble de FRET SNCF. La politique d'abandon du « wagon isolé » et mise en place des HUBS a tué le « tri » à FRET. A la création de FRET, nous triions 1 135 000 wagons par an, nous sommes tombés à 478 000 en 2016 soit 58 % de moins. La faute à la désindustrialisation ? Mais pas que : le transport routier n'a baissé que de 1% par an pour la même période ! Le trafic du transport de marchandises par le rail ne représente plus que 10 % de ce qu'il était il y a quinze ans et vous êtes responsable en partie de cette perte avec votre politique d'entreprise.

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

Pour les ADC, augmentation des JSU (journées sans utilisation) mais aussi des JNC (journées non couvertes), avec les conséquences que l'on sait sur la rémunération à cause du système de prime traction.

La ponctualité est toujours en baisse ...Tous les indicateurs sociaux sont dans le rouge vif, les cheminots se sentent prisonniers du FRET et sont désabusés, désorientés et démotivés ...

La vétusté des triages et l'absence d'investissement est flagrant. Seul un HUB a vu ses freins primaires rénovés depuis sa création, SIBELIN, pour les autres on verra plus tard. Et que dire de l'état des pistes, des passages planchiés et du désherbage ! Cette politique d'austérité ne permettra aucune réactivité de la part de FRET en cas de reprise économique, par contre les autres réseaux allemands, suédois, luxembourgeois, suisse, belge, ont rénové leurs infrastructures de tri.

En entrant dans le jeu de la concurrence, FRET SNCF par plans successifs guidés par des objectifs purement financiers et la recherche de l'équilibre des comptes, a fermé ses triages et des gares FRET, a réorganisé sans cesse la production sur le dos des cheminots, FRET SNCF a abandonné la plupart de ses trafics pour au final se retrouver à un niveau de trafics historiquement bas, jamais atteint.

Cela n'a pas empêché dans le même temps le Groupe d'acheter des entreprises surtout à l'étranger pour augmenter son chiffre d'affaires, noyant l'activité ferroviaire dans la nébuleuse du Monopole SNCF.

Pour SUD Rail, c'est maintenant qu'il faut agir, car après, il sera trop tard pour revenir en arrière : les triages sont à l'abandon, des voies sont en friches, les installations s'usent et un savoir-faire se perd avec la réaffectation des personnels du fret à d'autres tâches. Il est donc urgent de changer pour une véritable politique du transport de marchandises par la SNCF. Dix années de vision libérale ont mis à mal un formidable outil mais pour autant rien n'est perdu si FRET SNCF prend le « cap de la relance ». Pour cela il faut :

- Arrêter les restructurations et ré-ouvrir les gares FRET, les triages et, pour certains sites, un retour au tri par gravité, du wagon isolé et de la messagerie,
- Arrêter les suppressions d'emplois et permettre la réactivité en mutualisant les moyens humains et matériels, dans une SNCF intégrée.
- Une politique technico-commerciale volontariste au plus près des chargeurs et des organisations du travail en multi activités et multi produits,
- Reconnaître l'activité FRET au sein de l'entreprise publique SNCF comme un véritable service public du transport de marchandises.



Attente EM :

Après avoir créé AKIEM et lui avoir cédé gracieusement toutes les machines modernes appartenant à FRET SNCF et payées par des fonds publics, la direction promettait la main sur le cœur que l'objectif n'était pas de louer à nos concurrents. Ces promesses vite oubliées, FRET SNCF n'arrive plus à couvrir ses trains car les engins roulent sous d'autres couleurs !!

Dernière trouvaille, la direction souhaite se séparer de 50% d'AKIEM pourtant bénéficiaire (puisque fournie gratuitement par FRET SNCF) pour acquérir une compagnie de transport routier en Hollande !

C'est un vol manifeste organisé sur le dos de FRET SNCF au profit de la route. Qui veut-on culpabiliser des mauvais résultats financiers de FRET ? Nous...

***L'entreprise s'accommode
assez bien des erreurs
de management.
Les collaborateurs, moins.***



INTERIMAIRES

L'entreprise multiplie les contrats intérimaires, on en dénombre pas moins de 62 à FRET SNCF dont 59 ayant débutés en 2017. La DFCA et DFAC sont les plus grands consommateurs de ce type de contrat avec 23 et 21 contrats chacun. Sur les 62 intérimaires, 44 sont en contrat de professionnalisation.

Pour SUD-Rail cette politique d'entreprise est destructrice. Non seulement nous formons des OPF (Opérateur de Production Formation) en emplois précaires mais en plus, quand FRET SNCF les aura jeté dehors, ils pourront aller produire pour nos concurrents à cout de formation zéro. Ne serait ce pas là une méthode détournée pour former le personnel VFLI...



Période de congé de moindre besoin 2018:

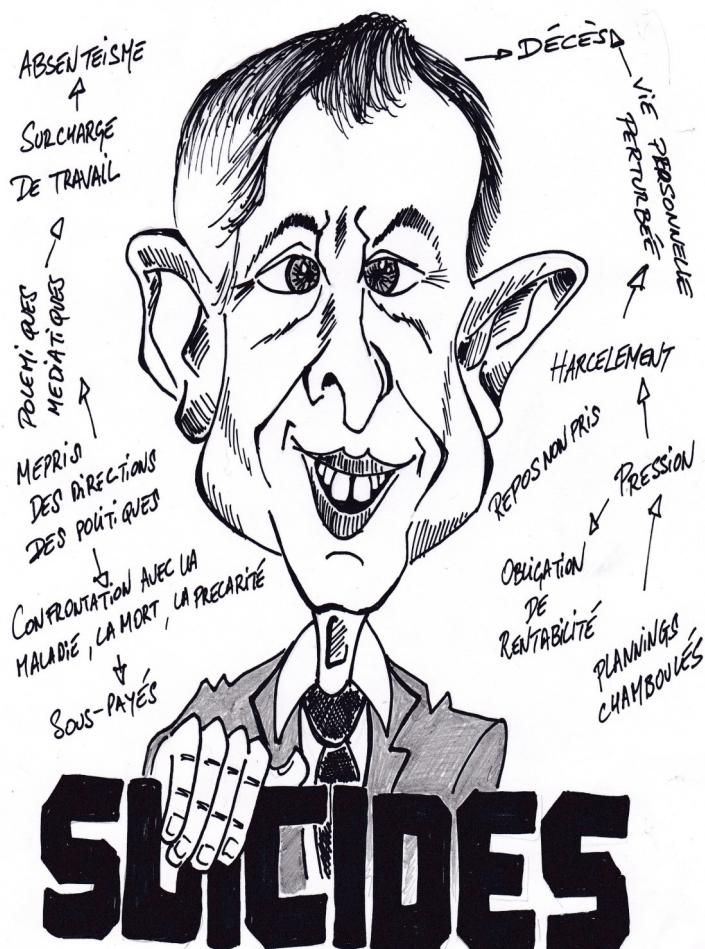
Le choix a été fait par Fret SNCF d'établir un unique calendrier pour tout le personnel Fret. En application du RH0045, les périodes de moindres besoins doivent respecter les contraintes suivantes :

4 périodes d'une durée globale de 7 mois, n'incluant pas les périodes des vacances scolaires de février, de printemps, d'été et de fin d'année.

- du 08 janvier au 10 février
- du 12 mars au 7 avril
- du 07 mai au 7 juillet
- du 03 septembre au 22 décembre.



BURN-OUT



TRIAGE 2.0

Le trafic augmente mais le nombre de postes diminue ! Comment la direction peut-elle croire que l'on peut faire mieux en faisant du moins ? Vos délégués SUD-Rail n'ont cessé d'alerter la direction sur les manques d'effectifs, et lorsqu'un événement sécurité arrive, celle-ci reporte la faute sur les agents de terrain qui eux, n'ont pas le choix que de faire avec les moyens du bord. Mais pour palier à ces événements certains DPX ont la solution ultime ! Des caméras dans les triages pour les refoulements ! Voici un exemple comme tant d'autres, d'idées farfelues de nos dirigeants qui sont complètement hors de la réalité du terrain... L'entreprise vous dotera bientôt d'un Smartphone, un Samsung Xcover 4 mais rien n'est gratuit vous devrez faire vos essais de freins seul sur une appli du téléphone. A l'heure actuelle l'entreprise fait des tests à Pont a Mousson sur les wagons connectés, mais qui fera l'attelage et que deviendront les agents au sol ? L'entreprise n'a pas encore répondu à ces questions.....



BILAN MEDICAUX :

Nos collègues n'ont parfois que les cabinets médicaux pour pouvoir exprimer leurs difficultés, leurs souffrances tant physiques que psychologiques. Pour SUD-Rail il est important de maintenir au plus près le lien entre les salariés et le service médical. Seul moyen à nos yeux d'améliorer les conditions de travail, d'informer et de prévenir des risques sur la santé du travail mais aussi d'essayer de faire baisser le nombre d'accidents du travail et de maladies professionnelles et ainsi d'éviter de la souffrance et des drames.


SUD-Rail demande de tout mettre en œuvre afin de couvrir au plus vite les postes de médecins du travail non tenus comme au HAVRE par exemple.

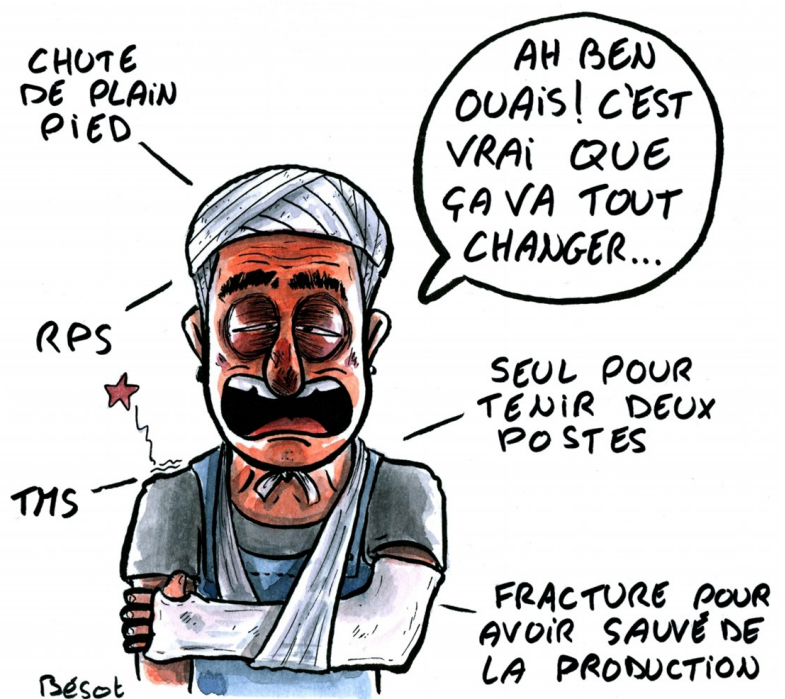
SUD-Rail demande de mettre les moyens financiers nécessaires afin de réhabiliter ou d'entretenir les cabinets médicaux qui demandent des améliorations afin de rendre ceux-ci plus fonctionnel pour le travail quotidien du personnel médical mais aussi les rendre plus agréable pour les cheminots. Nous pensons en exemple aux cabinets de Perpignan, Marseille, Lyon...

Les Troubles Musculo-Squelettiques restent le risque principal de Maladie Professionnelle à FRET, l'état des pistes et itinéraires n'arrange rien au problème .

SUD-Rail s'inquiète sur la modification du chapitre 12 du statut créant des situations compliquées financièrement pour les agents qui n'ont pas la chance d'être en bonne santé. Nous craignons et commençons à constater que certains agents reprennent le travail alors que de toute évidence des soins à domicile avec arrêt seraient pour eux plus appropriés.

Enfin les avis des médecins confirment nos craintes grandissantes sur la situation catastrophique des Risques Psycho-Sociaux au sein de FRET. Le nombre d'arrêt pour dépression, burn-out, harcèlement sont en net augmentation. Les suicides ou tentatives de suicide même si la direction nie toujours la relation de cause à effet avec l'environnement du travail sont aussi en augmentation. Ses données non chiffrées, mais connues au plus près des chantiers demandent une réelle prise en charge et un suivi individualisé de chaque arrêt en rapport possible avec les RPS.

POUR DIMINUER LES
RISQUES D'ACCIDENT
DU TRAVAIL, 
INVESTIT TOUT
DANS... LA COM'!



EFFECTIF FRET SNCF FIN AOUT 2017

Direction FRET	TA	TB	1er collège	2eme collège	3eme collège	TOTAL
DFAC	208	387	609	530	391	2125
DFCA	136	222	378	239	207	1183
DFCE	51	257	135	84	81	608
DFSR	160	277	533	375	336	1680
DNF	—	—	13	122	299	434
TOTAL	555	1143	1668	1350	1314	6030

Nous serons bientôt moins de 6000 agents à FRET, Pour SUD-Rail c'est une véritable casse de notre outil de travail, pour la direction c'est le moyen choisi pour baisser les charges...

La stratégie de la direction veut que le nombre de cadres a largement dépassé le nombre de conducteurs de ligne.

Le coût moyen agent en 2016 est de 68 000 Euros, il est facile pour vous de vous situer.

Qui coûte cher ?

La base a donné, il va falloir chercher ailleurs.



Je ne comprends pas ...
Après toutes les coupes budgétaires pour rationaliser la force de travail, pourquoi n'avancons - nous pas plus vite?



FORFAIT JOURS
Et voila, il ne reste plus qu'à mettre le forfait jours en place malgré le vote contre de l'ICCHSCT. L'entreprise n'aura que faire de l'avis de cette instance qui n'était qu'un passage obligatoire. Il n'y a que SUD-Rail qui a proposé au vote une expertise mais qui a été refusée par les autres OS. C'était pourtant la seule solution pour bloquer la mise en place de ce forfait.