

A Fret SNCF...

... la souffrance au travail tue.

Le Fret, la direction Sol et Rail viennent d'être endeuillés par le suicide d'un cheminot qui a mis fin à ses jours le 28 décembre 2013. la fédération SUD-Rail apporte son soutien à sa famille, ses proches et ses collègues de travail frappés par ce drame. Cet évènement tragique s'ajoute à une liste déjà bien trop longue, qui illustre de façon dramatique la situation de souffrance des cheminots.

Les éléments connus, pour l'heure, laissent penser que ce suicide est en partie lié au travail même si, on le sait, c'est toujours un faisceau de causes entremêlées qui y conduit. Dans un ultime courrier il a directement mis en cause sa hiérarchie sur l'absence de déroulement de carrières et de perspectives à Fret SNCF, l'absence de reconnaissance, l'absence de communication sur la suppression de son poste et sa perte de rémunération... Une enquête judiciaire est en cours, mais les accusations sont très graves...

Encore une fois la direction a omis d'aviser ses collègues et le comité d'entreprise. Plus grave encore, si les faits sont avérés, le jour des obsèques de notre collègue, la direction locale organisait un moment de convivialité autour d'une galette des rois... C'est au-delà de l'acceptable, de la provocation, c'est tout simplement dégueulasse... c'est une insulte !

Mais le déni de la direction SNCF est complet et systématique. Pour se couvrir d'éventuelles poursuites du type « *France télécom* », cette stratégie patronale la conduit même à refuser depuis mai 2011 de communiquer aux représentants du personnel le nombre de ces suicides connus. **Qu'aurait donc à craindre la direction, si vraiment le travail n'y était jamais pour rien ?**

Il y en a assez des effets de cette souffrance au travail que la majorité des cheminots attribuent à cette marche forcée vers la productivité et ce management agressif qui conduisent à des drames humains.

Plutôt que des accusations de récupération, les élus SUD-Rail exigent de la direction une transparence sur ces éléments afin d'établir le lien entre le suicide d'un agent en dehors des emprises ferroviaires et son travail.

Nous disons aux décideurs de la SNCF qu'ils ne s'en tireront pas avec une communication sur papier glacé à propos d'une soi-disant « qualité de vie au travail »... Ils devront répondre de l'ensemble des conséquences réelles, de plus en plus souvent dramatiques, des méthodes managériales pathogènes qu'ils ont mises en place et continuent d'imposer à marche forcée...

Formation: une volonté de s'écarter de l'EPIC !

FRET SNCF souhaite faire évoluer en profondeur l'organisation et la production de ces formations.

Cela va s'accompagner notamment par la fermeture des campus Fret au profit d'un campus unique situé à Clichy.

Fret SNCF veut redéfinir les compétences des coordinateurs formation et des responsables formation... **malgré les référentiels nationaux qui les définissent déjà.**

Fret SNCF veut être décideur et producteur de ses propres formations, redéfinissant à sa guise le contour

des métiers (sans référence à l'EPIC), supprimant ainsi totalement les passerelles entre activités.

Et pour avancer en ce sens, Fret SNCF envisage l'acquisition de nouveaux outils informatiques en rupture totale avec l'ensemble de l'EPIC.

Dans son ensemble, la direction met en danger la qualité de la formation au profit de l'aspect financier. Au contraire, pour **SUD-Rail**, la formation professionnelle doit être un investissement en faveur des salariés. Elle ne doit pas être une variable d'ajustement.

L'ensemble des élus au Comité d'Etablissement de FRET SNCF réunis le 28 janvier 2014 ont demandé que ce dossier soit présenté au Comité de Suivi National de l'Accord Formation.

LICENCIEMENTS "VOLONTAIRES"

QUI EST VOLONTAIRE POUR QU'ON LICENCIE POUR PRÉSERVER NOS MARGES ?



Un budget en trompe l'œil !

Les premiers chiffres du Budget 2014, communiqués par l'entreprise, aurait pu être une première bonne nouvelle pour les agents de Fret. **Un volume transporté stabilisé, légèrement en progression (+1%) et un produit du trafic en hausse (+0,3%)** mais à la suite, on déçante, la direction pose les bases d'une année exécrable pour les agents de Fret :

- ♦ **11% de productivité sur les cheminots du Fret** (*quand on voit la situation dramatique laissée par les 5% annuels déjà réalisés depuis 2008 on peut s'inquiéter*)
- ♦ **888 suppressions d'emplois**, (*alors que sur le terrain ce ne sont pas les sureffectifs qui sautent aux yeux des survivants d'une décennie de plans fret qui peinent à assurer correctement le travail quotidien*)
- ♦ **Explosion des frais financiers** (*qui représentent l'essentiel des besoins de financement*) et entraînent les cheminots sur le chemin du dumping social et de la souffrance au travail;
- ♦ **Pari sur la capacité des équipes à produire plus avec beaucoup moins.**

Quoi qu'il en soit, ce sont encore des charrettes complètes vers l'EME, 12% de suppressions d'effectifs ... c'est ça le business ...

Au fret, on a touché le fond, et peu importe les chiffres, pour SUD-Rail c'est bien de l'état du corps social de l'entreprise dont on parle.

La direction est en responsabilité sur ces sujets et les agents du Fret sont en droit d'attendre plus de considération et de respect de la part de nos dirigeants.

La direction préfère ignorer ces difficultés sur le reclassement et la prise en charge des agents, au Fret, mais aussi à l'EME...

En 2014, alors que la SNCF va supprimer 2 500 emplois, comment espérer prendre en charge ces agents qui seront livrés à eux-mêmes avec un management démissionnaire ou inexistant sur ces sujets ?

Le MARATHON du rail !

Magnifique, exceptionnel, cocorico, la direction vient de faire rouler le train le plus long, le plus lourd d'Europe. **Fantastique challenge pour nos chers technocrates, galéjade pour les cheminots du Fret de Sibelin alors que les agents sont à la peine pour effectuer leurs tâches quotidiennes.** Toute cette effervescence sur ce triage pour un joli coup de Pub pas vraiment du goût des agents en service ce samedi 18 janvier. **Qui finance cette gabegie ? Ben!! le fret, mais l'Europe aussi en partie, tout ce remue-ménage permet à la SNCF de toucher une subvention européenne de 6 millions d'Euros.** Au quotidien, les agents de Sibelin se contentent de trains de dimension calibrée en fonction des installations. La direction ne s'est même pas rendue compte qu'elle à encore plus perturber la production quotidienne lors de cette semaine beaucoup plus agitée que d'ordinaire...

MLMC réalise 54 % ...de son CA à l'international !

Les compteurs fournis lors de la commission économique MLMC sont à la baisse. Baisse du chiffre d'affaire, baisse du nombre de wagons transportés et baisse de volume par axe...



La répartition de la production des trains MLMC continue de se concentrer majoritairement sur les directions Fret Charbon Acier et AutoChem, même si la « démassification », comme par exemple entre Woippy et Perpignan, permet de réserver une partie des trains de combinés en y intégrant des wagons MLMC.

En 2013, L'offre MLMC souffre toujours de la perte du contrat GEFCO, surtout au moment où les autres EF viennent de plus en plus concurrencer sur l'activité du Wagon Isolé (*comme quoi, il doit y avoir un avenir...*), qui dans le même temps, est de plus en plus délaissé par FRET SNCF.

La baisse des fréquences sur de nombreux axes, comme entre Woippy et Gevrey, ou encore entre Le Bourget et la Normandie, continue d'inquiéter sur l'effet réseau du système.

La direction se réjouit de l'amélioration du taux de remplissage par train, c'est une bien maigre satisfaction pour les agents du FRET. Ces agents qui, quotidiennement, continuent de subir de manière violente, via des mutations ou des changements de filière contraintes, bien souvent encadrées par du management agressif, l'hécatombe des trafics de wagons isolés. Pourtant, on ne peut pas dire que les cheminots de FRET n'ont pas réalisé ces dernières années des sauts de productivité, que beaucoup d'autres entreprises nous envieraient.

Le discours managérial tenu lors de la commission sur le cout des dessertes, qui représenteraient à elles seules les 2/3 du prix d'un convoi, nous inquiète sur l'avenir des emplois des agents de FRET SNCF dédiés aux dessertes... Dans ces conditions, le développement de l'offre MLMC se réalise d'avantage hors de nos frontières. Le chiffre d'affaire de MLMC est maintenant effectué à 54% à l'international.

Pour conclure, le bilan Multi-Lots Multi-Clients est loin de nous rassurer sur la volonté patronale de maintenir et développer un service de wagons isolé dynamique et vecteur de report modal !

SANS *Sud* LA RÉFORME DU FERROVIAIRE CE SERA :

Solidaires

SUPPRESSION DU RH0077...

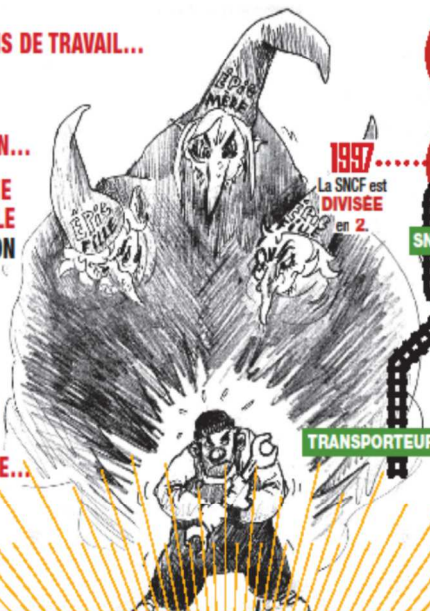
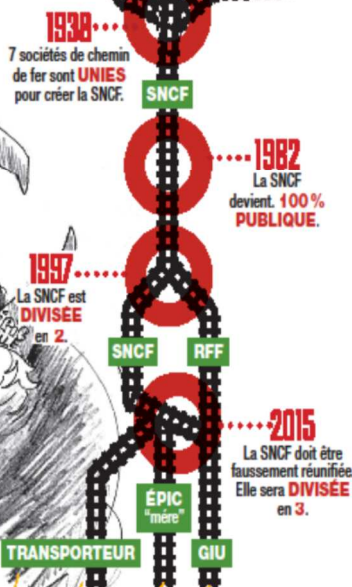
**AUGMENTATION
DE LA PRODUCTIVITÉ...**

**DÉGRADATION
DES CONDITIONS DE TRAVAIL...**

**SUPPRESSION
DES FACILITÉS
DE CIRCULATION...**

**CRÉATION D'UNE
MULTINATIONALE
ET FILIALISATION
DES MISSIONS
HISTORIQUES
(TRANSPORT
ET INFRA)...**

**FRAGILISATION
DE LA CAISSE
DE PRÉVOYANCE...**



**Un autre avenir
pour le FRET
est possible!
soutenez
SUD-Rail !**

Marchandises Dangereuses :

SUD-Rail revendique transparence et sécurité !

Suite au déraillement d'un wagon transportant des matières radioactives à Drancy et aux différentes communications, SUD-Rail tenait à apporter les précisions suivantes : nous souhaitons que l'enquête relative à cet incident grave soit la plus rapide possible et prenne en compte notamment la fiabilité du matériel roulant, la qualité des infrastructures et la formation des agents SNCF. Nous réaffirmons qu'en matière de transport de Marchandises Dangereuses, le mode ferroviaire est, et reste le mode de transport le plus sûr. Cependant, des mesures de préventions particulières doivent entourer ces trafics, SUD-Rail revendique:

- * *Que les ADC aient connaissance des types de matières radioactives qu'ils transportent.*
- * *Que les agents du matériel des équipes de relevage soient formés.*
- * *Que les matières dangereuses ne soient pas mélangé entre elles dans un même convoi.*
- * *Obligation de PUI pour l'ensemble des sites concernés par le transit de matières dangereuses. (Trop de petits triages et gares où transitent pourtant des matières dangereuses non aucun plan et les agents aucune formation ni protection adaptées).*

Les transports de matières dangereuses, dont les matières radioactives, doivent être assurés par Fret SNCF, en toute transparence, avec des mesures de prévention et de protection des cheminots renforcées. La réouverture des triages dont ceux de Villeneuve st-Georges et de Sotteville-lès-Rouen par exemple, est indispensable au report modal de la route vers le ferroviaire et contribuer à la sécurité des populations.

