

## Trafics perdus

# A qui profite le crime?

Le groupe **Danone** a enregistré en 2014 un chiffre d'affaires de 21,14 milliards d'euros, en croissance de 4,7%. Le résultat opérationnel s'élève à 2,66 milliards, en progression de 3,7%. Les dirigeants de **Danone** proposeront aux actionnaires qui se réuniront le 29 avril 2015, la distribution d'un dividende de 1,50 euro par action, au titre de l'exercice 2014, en hausse de 3,5% par rapport à celui versé au titre de 2013.

**Pour 2015, Danone affiche un objectif de croissance organique de son chiffre d'affaires comprise entre +4% et +5% et la valeur s'octroie 1,44% à 60 euros...**

Pourtant ça n'empêche pas ce fleuron des entreprises françaises de pratiquer le dumping social au détriment de ses sous-traitants

Après avoir délocalisée la production de yaourts c'est maintenant à la source d'Evian, non délocalisable, que **Danone** choisit de privilégier le « moins-disant social ».

En confiant les opérations de dessertes primaires et terminales à un Opérateur Ferroviaire Privé de proximité, « **Regiorail** » et une partie des liaisons de lignes à **VFLI**, c'est maintenant une véritable casse sociale qui fait plus que menacer les cheminots d'Annemasse, d'Ambérieu.

La perte de ce marché par Fret SNCF au profit d'un **OFF** et d'une **Filiale** s'inscrit dans la logique patronale et gouvernementale de liquider le **Fret**

ferroviaire public au profit d'une autre vision du transport de marchandises...

Seuls les représentants des cheminots **CGT**, **SUD-Rail** et **UNSA** ont dénoncé ce « moins disant social » du groupe **Danone**, qui se rend responsable de la disparition de près de 80 emplois de cheminots : fossoyeur du service public ferroviaire et de l'aménagement du territoire.



Les représentants des cheminots ont également signifié à la direction que nous porterons sur la place publique, auprès des autorités locales ce marché de dupes, que nous agirons à tous les niveaux pour que le

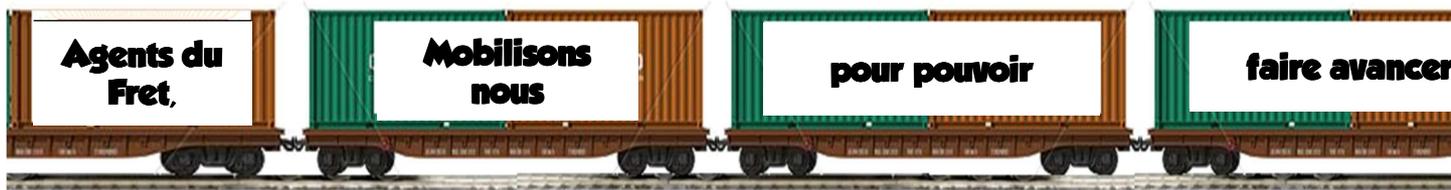
transport public du Fret SNCF puisse survivre et se développer dans tous les territoires.

**SUD-Rail ne laissera pas supprimer les emplois et briser les vies sans rien faire !**

**Une 1ère action unitaire a été organisée dans les Alpes le 24 mars dernier.**

**SUD-Rail était présent aux côtés des cheminots en lutte!**

En interne, comme à chaque restructuration ou perte de marché, le processus d'informations et de consultation des instances représentatives du personnel est bafoué, en commençant par le CE FRET mais cette fois, c'en est trop, et comme nous l'indiquerons, nous nous battons à tous les niveaux pour que les cheminots soient respectés par une direction où l'humain n'existe plus.



## UN AVENIR SANS FRET FERROVIAIRE ?!

### Des expertises concordantes... et inquiétantes !

Réseau capillaire à l'agonie, financement du report modal réduit à peau de chagrin par l'abandon de l'écotaxe, volonté politique non suivie de mesures... l'ensemble des derniers rapports ou expertises font les mêmes constats

### Un report modal inexistant !

Autre constat partagé, alors que le volume de marchandises transporté ne cesse d'augmenter, la part du fret ferroviaire diminue régulièrement et risque de passer bientôt sous la barre des 8 %.... Pourtant, à les entendre, politiques et patrons, le fret ferroviaire est une priorité depuis plus de dix ans entre plan de relance et grenelle de l'environnement ... on voit le résultat !

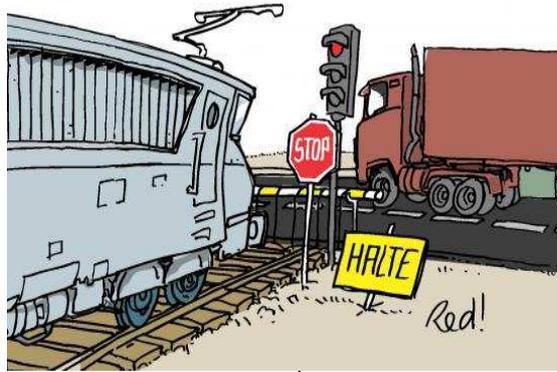
### Des décisions gouvernementales en faveur de la route !

Abandon de l'écotaxe, autorisation du 44t sur 4 essieux avec les conséquences sur les marchés de céréales et de granulats, pas de surtaxe gasoil pour les routiers (2cts pour les particuliers). Il est vrai que tout est fait pour favoriser le report du rail, vers la route ....

### Un réseau « Fret » abandonné par la réforme ferroviaire !

En transférant l'ensemble du réseau capillaire aux régions pour le TER et aux chargeurs et entreprises ferroviaires pour le fret, la loi

LE FRET FERROVIAIRE EN PLAN



ferroviaire va porter la responsabilité du plus grand recul que risque de subir le transport ferroviaire.

Sans parler des bus qui vont remplacer les TET et certains TER, ce sont près de 30% des trafics ferroviaires de marchandises qui empruntent, à un moment de leurs parcours sur des lignes de cette catégorie.

On devine sans peine les conséquences d'une telle décision. Mais sans doute que ceux qui sont allés « négocier » la réforme ferroviaire et veulent sa mise en place rapide sont-ils près à assumer cette responsabilité ?!

### Pourtant il y a urgence !

Pic de pollution, routes saturées, Dérèglementation des transports, dumping social, aménagement du territoire il est vraiment temps de prendre les bonnes décisions.

La réforme ferroviaire ne va faire qu'aggraver la situation et, en l'état, les conséquences de cette loi ne vont que précipiter la chute d'un mode de transport propre et écologique.

### Sauvons le Fret Ferroviaire !

Des solutions existent : aide au report modal, fiscalité écologique, mesures législatives plus contraignantes sur le transit national ou sur la volumétrie maximum à transporter par la route par les industriels ou les chargeurs....

N'attendons pas qu'il soit trop tard pour reconnaître le service rendu par le fret ferroviaire au public !

## en 2014, le Chiffre d'Aff

Avec une DF Autochem en croissance de 4% (+10,8 M€) tout comme la DFCE avec + 2 M€ on peut constater, qu'avec une grève majeure en Juin, le chiffre d'affaire de Fret SNCF est en baisse. On continue de vouloir supprimer du personnel en 2015 ( - 457 emplois au budget ). C'est une erreur. Il faut comprendre qu'il faut laisser les moyens aux agents afin qu'ils puissent effectuer leur travail correctement.

**Il est temps de rejoindre SUD-Rail pour faire avancer de vraies propositions**



## Mais à quoi joue Fret SNCF Avec VFLI ?

La direction de l'entreprise porte une responsabilité importante dans la stratégie de l'abandon de Fret SNCF et à SUD-Rail, nous la soupçonnons de le faire sciemment pour laisser la place aux opérateurs privés. Et dans cette stratégie, les derniers appels d'offres le prouvent, elle n'hésite pas à placer régulièrement **VFLI** contre Fret SNCF.

Les derniers exemples en date étant DANONE et TEREOS, qui a décidé de ne plus confier ses approvisionnements à Fret SNCF, mais à VFLI. Seul le prix permet d'expliquer le choix d'un client qui soulignait encore récemment l'excellent travail des agents de Fret SNCF sur le terrain.

Cette perte de contrat, au profit d'une filiale du groupe, va entraîner au 01 juillet 2015, pour la Plateforme Champagne Ardennes Picardie, la perte de la totalité des effectifs affectés au contrat « TEREOS », ce qui signifie la perte des 4 Agents de Conduite TB sur le site de Tergnier, des 2 ADC TA sur le site de Reims Bétheny, des 2 agents au sol affectés à Reims Bétheny et 2 agents au sol affectés à Nesle.

**A ce rythme là, il ne va plus rester grand-chose sur cette plateforme et si une opportunité se présentait, il nous sera quasiment impossible d'y répondre favorablement!**

Nous avons toujours dit que la gestion par activité traçait les pointillés qui permettraient la privatisation de la SNCF. Ces dernières années, les pointillés se sont multipliés et on voit les filiales transports du « groupe SNCF » se tailler la part du lion au détriment de FRET SNCF.

Avec la mise en place de la loi ferroviaire, il ne va bientôt plus exister d'entreprise intégrée et activité par activité, contrat par contrat, on peut craindre que c'est bel et bien la fin programmée du transport ferroviaire qui est visée.

**Pourtant, rien n'est inéluctable, nous pouvons choisir et imposer une autre orientation ! C'est le choix que nous avons fait à SUD-Rail et nous savons que nous ne sommes pas les seuls à vouloir nous battre !**

**Contre la division, nous appelons à l'unité syndicale de celles et ceux qui refusent la destruction du service public ferroviaire et défendent les revendications des cheminots!**



## Le bilan des DF est en hausse

qui viennent compenser les moins 4% de SOL et Rail (-8M€) et les moins 0,8M€ de la DFCA, et en hausse. Et malgré cette hausse et la disparition de 452 emplois en 2014, la direction poursuit sa spirale infernale qu'il faut stopper, les cheminots du Fret n'en peuvent plus, la direction doit agir correctement et en toute sécurité.

**Propositions pour le Fret et pas seulement accompagner son déclin !**

## **Calcia: Fret SNCF lâche le « barreau Est »...**

Sur les quatre grands axes des flux de **CALCIA** mis en appel d'offre, Fret SNCF en remporte 2...

Si fret SNCF conserve les flux sur l'Ouest et le Sud de la France, l'intégralité des trafics sur les axes Nord et Est (le **Barreau Est**) sont confiés à **SNCB Logistics** via sa filiale **OSR**.

Cette perte impacte l'axe **Woippy** ( DF CA) / **Châlons** et **Île-de-France ( Sol&Rail)**.

La qualité, la réactivité et la souplesse de notre offre et des équipes ont une nouvelle fois été mises en avant par le directeur logistique d'**ITALCEMENTI**. Malgré l'excellent travail des agents de Fret SNCF sur le terrain, c'est encore le prix qui nous pénaliserait! Qu'importe alors la régularité, la qualité de production et la sécurité des acheminement, c'est le dumping social le seul Maître du marché... Concrètement ce sont **650 trains par an** de ciment, de houille et de clinker qui ne seront plus réalisés sur l'Est de la France par nos équipes d'Île-de-France et de Champagne-Ardenne sans oublier celles de Woippy...

Si le coup est dur pour la zone Est, **CALCIA** a résigné Fret SNCF pour les 3 années à venir pour les zones Ouest et Sud, des nouvelles rassurantes pour les collègues de l'**UFNA** et de la **DF Autochem**... fortement impacté par Cargill et Danone.

## **Et CARGILL fait rentrer ECR !**

Après la perte de **COOPERL**, suite à l'appel d'offre **CARGILL** pour la prochaine campagne en juillet 2015, que ce client confiait l'approvisionnement ferroviaire de St Nazaire et de Donges à une autre entreprise ferroviaire. **Cargill** est spécialisée dans la fourniture d'ingrédients alimentaires et dans le négoce de matières premières). Son chiffre d'affaires en 2014 est de 134,9 milliards de dollars américains. **Comme toujours, le client ne remet pas en cause notre service ni sa qualité.** Notre offre aurait été jugée économiquement moins intéressante.

Pour l'instant cela ferait moins **22 emplois** sans compter qu'il reste encore à instruire les réorganisations structurelles dans les CPL, à l'Entité Convoi et dans les directions concernées.

## **une seule réponse patronale, la productivité !**

Un autre gros client sur UFNA, **SICA**, doit voir son contrat renouvelé en juin 2016, selon la direction, si FRET SNCF fait une offre "convenable" en juin 2015, il n'y aura pas d'appel d'offre.

**Pour cela, la direction Sol et Rail veut faire 15% de productivité !**

Concernant les CPL et CONVOI, sur UFNA, ils se sont rendu compte que leur processus de production n'était pas adapté ! Qu'il y avait beaucoup trop de temps passé à monter des acheminements par les plateaux marchés, qui sont trop souvent démontés au dernier moment à cause des travaux, et des clients qui modifient les lieux de chargement ...

SUD-Rail les avait pourtant prévenus il y a un an... mais il fallait programmer, planifier à 1 mois, 2 mois, tout cela pour le bien du client ! Donc un groupe de travail est constitué à UFNA pour "simplifier " notre mode de production. (beaucoup de trafic UFNA se font en interne UFNA, de la Beauce, du Berry ou de la Touraine vers les ports de la Rochelle et l'Estuaire.)

**SUD-Rail craint de nouvelles suppressions d'emplois sur le terrain et à la production pour obtenir des gains de productivité ...**

La direction continue une stratégie mortifère sans la remettre en cause. Pourtant des solutions existent, mutualisation des activités, allègement des multiples strates d'encadrement (*qui diminue nettement moins vite que celle du terrain*).

L'outil de production est exsangue, de nouvelles suppressions reviendrait à abandonner des régions entières au profit de la route et du privé... SUD-Rail appelle la direction à la raison, il faut arrêter de scier la branche de Fret SNCF