



L'état poursuit son désengagement en stoppant le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique!

En septembre 2012, le Président de la République s'était engagé à « *changer des modes de prélèvement pour peser sur les choix, taxer moins le travail, plus les pollutions ou les atteintes à la nature ; dissuader les mauvais comportements ; encourager les innovations ; stimuler les recherches ; accélérer les mutations* ». Pour cela, dans le cadre de la Conférence Environnementale, un groupe d'experts a été créé et devait faire des propositions pouvant s'inscrire dans la loi des finances 2014

Dans cette logique, le 18 septembre 2013, Frédéric Cuvillier annonçait la création de deux nouvelles autoroutes ferroviaires entre Lille et Bayonne et entre Calais et Le Boulou. Le développement des autoroutes ferroviaires devant s'inscrire dans la politique des transports du Gouvernement pour relancer le fret

En octobre 2014, alors que sa mise en place avait été repoussée à début 2015, la ministre de l'Écologie suspend l'écotaxe... Exit donc les taxes, les impôts et toute pénalisation financière des comportements nocifs pour la santé et l'environnement, quitte à oublier le principe « pollueur payeur ». L'Etat devra payer 800 millions d'euros pour l'abandon de l'écotaxe poids lourds.

Le gouvernement a annoncé le jeudi 30 avril 2015 qu'il renonçait au projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, entre Dourges (Pas-de-Calais) et Tarnos (Landes). Elle aurait pourtant permis un report de 7% des camions de la route vers le rail.

Cette nouvelle ligne dédiée au fret, et consistant à transporter les remorques des poids-lourds, devait

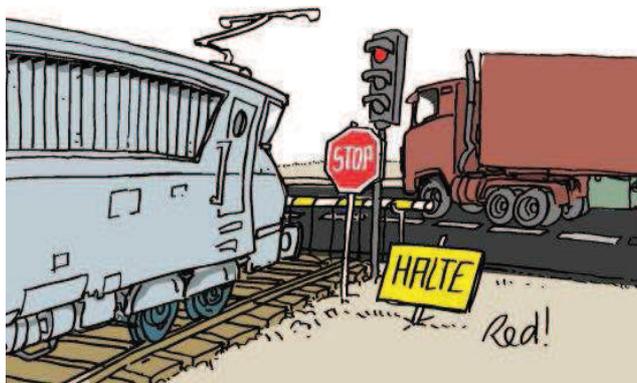
voir le jour en janvier 2016 et transporter 85 000 poids lourds par an. « *L'Etat ne va pas signer ce contrat pour la mise en oeuvre de l'autoroute ferroviaire* », a déclaré Alain Vidalies. Selon le secrétaire d'Etat aux transports, « *l'équilibre total de ce dossier a amené à constater qu'il y avait des conséquences pour les populations, que ce projet n'était pas financièrement équilibré, qu'il y avait un gros risque pour l'Etat* ».

L'ARAF (l'autorité de régulation des activités ferroviaires) s'est prononcée sur la situation financière de Fret SNCF et sur sa viabilité face à la concurrence. Selon son président : « *Une entreprise ferroviaire indépendante exerçant son activité dans les mêmes conditions que Fret SNCF n'aurait pu survivre aussi longtemps avec des résultats aussi déficitaires*

et des capitaux propres aussi détériorés. » En clair, l'entreprise ne survit que grâce au soutien du groupe SNCF. C'est un message à peine voilé adressé au ministère des Transports, mais aussi à Bruxelles, sur la question de la concurrence équitable !

Suspension de l'écotaxe, arrêt du projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique, contrairement à ses engagements, le gouvernement favorise le lobby routier et pénalise le report modal... Les pertes de trafics se multiplient plombant ainsi tous les efforts consentis par les cheminots. La réforme ferroviaire, ne va pas contribuer à améliorer le système, le financement de la dette ayant été exclu... Il sera encore une fois demandé aux cheminots de réaliser des gains de productivité (9% budgété pour 2015)!

LE FRET FERROVIAIRE EN PLAN





Marchés gagnés/ Marchés perdus!

Depuis bientôt **10 ans** et l'ouverture à la concurrence, nous, les acteurs du Fret, déplorons chaque année des pertes de marchés, et le départ de clients historiques. Une concurrence qui n'a rien apporté, au contraire, au développement du fret ferroviaire, il n'y a bien que **S.Charles** et **G.Pepy** pour s'en réjouir.

Nous avons ainsi vu partir **Gefco**, **Vallourec**, par exemple, qui furent des partenaires privilégiés de **Fret SNCF** durant de nombreuses années. Bien évidemment, ces pertes de trafics se traduisent toujours par des suppressions de postes en grand nombre. L'encre des contrats perdus n'a pas encore séché qu'aussitôt sans perdre de temps la direction décime des populations cheminotes dans des bassins d'emplois isolés. En analysant les marchés perdus/gagnés, cela nous délivre des bilans très contrastés sur chaque **DF**.

On pourrait être rassuré pour **CHARBON-ACIER** par ses contrats renouvelés en nombre et de très faibles pertes. Mais une trop grande dépendance à **Arcelormittal** lui fait peser une épée de Damoclès au-dessus de sa tête.

Pour **AUTOCHEM** le constat est paradoxal. De nombreux renouvellement et quelques prises ne peuvent faire oublier la perte de **Danone** et de **Total Petrochemichals**. Ces 2 gros contrats perdus au profit de nos concurrents ferroviaires, ont une incidence tragique sur le bassin d'emploi, les Alpes, qui se retrouvent menacés de disparition sur l'échiquier ferroviaire (- 80 emplois).

Pour **Sol et Rail**, on peut parler de mascarade. Ce mot n'est pas trop fort après avoir entendu les dirigeants se vanter de la signature du contrat dit « **du Million** », et ensuite expliquer que pour ne pas perdre de l'argent avec ce contrat, il fallait sacrifier nombre de cheminots sur l'autel de la rentabilité. **Le prix à payer est bien lourd!** De plus cette DF voit partir 2 clients historiques au potentiel énorme. **Cargill** est juste le géant de la production alimentaire, et **Italcementi Group** est un des leaders mondiaux de la production de ciments. La perte de ces clients marque un tournant pour une **DF** bien mal en point, et les perspectives d'avenir sont bien sombres...

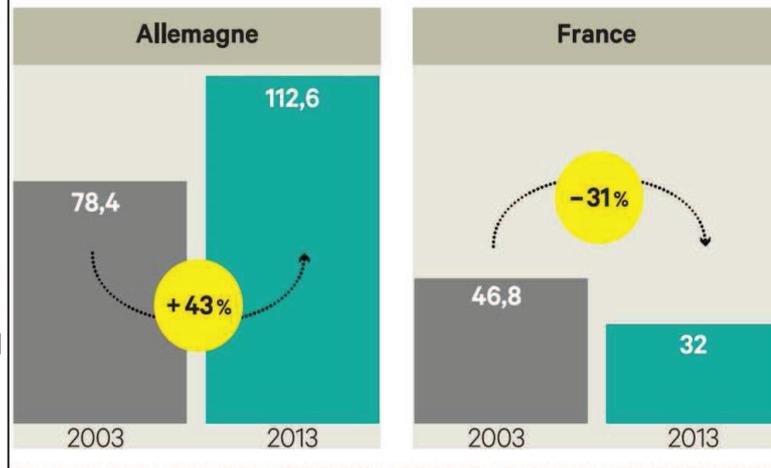
Pour **COMBI-EXPRESS**, les gains ne compensent pas les pertes, et l'arrêt des **TGV postaux** en juin, fera passer la production journalière de la DF **sous les 40 trains** avec une suite déjà écrite. Mais pour le

combiné, la concurrence, au-delà d'être faussée, est sournoise, car elle est interne. Car en plus de la route, **DFCE** se voit préférer **NAVILAND** et **VFLI** par ses clients. Et ça commence à devenir un élément récurrent, sur de nombreux appels d'offres dits « **défensifs** », **Fret SNCF** se retrouve de plus en plus face à des filiales du Groupe, dans une vision qui échappe aux élus que nous sommes, la SNCF privilégie ses filiales au détriment de sa branche historique.

A la vue des informations données, les cheminots du Fret ne peuvent que continuer à s'inquiéter pour leur avenir. Du **top 50** de la fin des années **2000**, on se

Fret ferroviaire : la France décroche

Trafic, en milliards de tonnes/kilomètre



dirige vers le **top 10 des clients de Fret**. Trop de clients partent, et la sempiternelle réponse que l'on nous donne, **le différentiel de 20 % avec nos concurrents**, ne tient plus, car tous nos concurrents sont en difficulté... Sauf **VFLI** avec sa croissance à **2 chiffres**. Aujourd'hui la pérennité de **FRET SNCF** passe par une **vraie politique de développement durable de la part du gouvernement**, par une **politique commerciale offensive de la part de Fret**. Il faut une **véritable stratégie du groupe SNCF et non pas par cette vente ou filialisation des actifs et ces transferts de contrats vers nos filiales...**

Combien d'appels d'offres dits « **offensifs** » sur des marchés nouveaux ont-ils été prospectés ? Bien peu et nous craignons que **cela soit une stratégie pour nous faire avaler une future Convention Collective au ras des pâquerettes!**



Après la RAT, Fret reprend les tâches des agents du Matériel!

Suite à une expérimentation sur le site de la plateforme de Dunkerque, la Direction a décidé que la réalisation des tâches reprises à **l'annexe 9 du Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons (CUU)** historiquement effectuée par les visiteurs issus de la filière **Matériel**, va être transférée sur les **opérateurs Fret**.

Ce transfert n'a qu'un seul but pour la direction, faire des économies coûte que coûte, sans en mesurer les conséquences sécuritaires. La polyvalence et polycompétence ont leurs limites, et la direction est en train de les dépasser en s'affranchissant des tâches prévues pour chaque filière, inscrites au dictionnaire des filières.

Cette évolution s'inscrit dans la droite ligne de l'interview de PEPY au journal « les échos » du 23 février dernier où il déclarait : « **La compétitivité est la mère de toutes les batailles** », et pour lui, « **la négociation du cadre social en 2015/2016 n'aura pour but que de mettre à plat l'organisation du travail et la définition des métiers** ».

La Direction n'hésite pas à employer les termes d'« **amélioration de la qualité et de la compétitivité** » comme objectif, ce qui, au regard de ses choix nous semble improbable. A vouloir former des agents capables d'occuper des postes mêlant plusieurs métiers, nous pouvons l'affirmer, non seulement la qualité ne sera pas là, mais la sécurité risque d'en souffrir.

Le cahier des charges de formation prévu est très clair, la direction a décidé de créer des visiteurs du matériel remorqué au rabais, ou plus précisément des opérateurs Fret hyper polyvalents. La Direction affirme que le **domaine MATERIEL** sera toujours garant de la maintenance des wagons, où seront les limites de responsabilité lorsque qu'un opérateur Fret après l'application de l'annexe 9 expédiera un wagon défectueux ? Où sera la limite de ses compétences ?

Si le fait que la formation soit assurée par le domaine matériel peut être un gage d'une bonne formation respectueuse des contraintes inhérentes aux obligations de **l'annexe 9 du CUU**, il n'en demeure pas moins que sur le terrain, les agents sont confrontés aux multiples tâches à effectuer

simultanément et à la pression de l'encadrement pour que le train parte à l'heure. Et c'est aussi sur la séparation de lien hiérarchique entre agents du matériel et fret que repose la sécurité! « **Les agents ayant la double compétence de pouvoir réaliser la RAT ainsi que les contrôles et mesures de l'annexe 9 du CUU verront leur niveau de connaissance et de professionnalisme wagon, accru** », sans que cette technicité soit à ce jour valorisée...

SUD-Rail affirme que la direction joue avec la sécurité, elle ne propose pas moins que de remplacer des spécialistes par des généralistes? Le seul argument clairement mis en avant est que les autres EF le font, alors pourquoi pas nous ?

Pour **SUD-Rail**, il n'est pas légitime! Si pour la direction, la plateforme de Dunkerque a démontré que les opérations de **RAT** et de **VTE** peuvent être faites par le même agent, en précisant bien un visiteur, nous rappelons que notre revendication est toujours que la **RAT** soit réalisé par des agents du domaine Matériel.

Ne nous mentons pas, les desseins de la Direction sont clairs, en transférant les tâches les plus courantes des **visiteurs du Matériel** sur les **Opérateurs Fret**, elle souhaite remettre en cause la pérennité de leur métier. La fermeture des ateliers du **Matériel d'Oullins, de Romilly** et ces invitations faites à ces agents à rejoindre les équipes Fret nous conforte dans notre réflexion!

SUD-Rail le répète, à force de jouer aux apprentis sorciers, on n'est pas à l'abri d'une nouvelle catastrophe ferroviaire. Il est encore temps de faire machine arrière, SUD-Rail, le réaffirme, les VTE tout comme les RAT sont et doivent restées du domaine des spécialistes du Matériel!



Fret SNCF, rapport sécurité 2014

Le nombre d'événements sécurité est en hausse (+4%) alors que le nombre de kilomètres trains est lui en baisse (-5%) et passe à **44,7 Millions de km/trains**, mais moins que les effectifs (-7%) qui chute à **7440 agents**. Pour **SUD-Rail**, la course effrénée menée par la direction à la baisse des effectifs ne peut qu'avoir des conséquences néfastes sur la sécurité. Cette analyse est confortée par les indices de fréquence sur les effectifs (+12%) et sur les MKmt (+9%). **On dénombre:**

Sur les 141 évènements sécurité :

- 53 déraillements ↗
- 27 collisions ↗
- 26 talonnages ↘
- 16 franchissements de signaux ↘
- 19 dépassement de V.L. >15km/h ↗
- 12 évènements Sécurité Remarquable ↘
- 3 évènements Matières Dangereuses ↘

Sur le bilan Sécurité Santé au Travail:

L'Indice de fréquence global des AT est en baisse de 5,39%

En baisse:

- AT de « plein pied » - 30,71%
- AT de « dénivellation » -2,20%
- AT de « Manipulation d'objet » -23,93%

En hausse:

- AT « divers » + 83,89% (heurt de personne)

La sécurité ne dépend pas uniquement de référentiels, elle est réalisée au quotidien sur le terrain par des hommes et des femmes dans un contexte de plus en plus difficile où se multiplient les suppressions de postes, les horaires atypiques, les réorganisations incessantes et des tâches supplémentaires, qui obligatoirement ont une incidence sur le niveau de sécurité...

La direction préfère recourir au TGI plutôt que faire de la prévention!

Le CHSCT Plateforme Fret de Normandie a adopté son Règlement Intérieur mais le 17 avril dernier, la Direction a décidé de saisir le TGI de Rouen « *afin de faire annuler les clauses du Règlement Intérieur du CHSCT PFNMD ayant pour effet d'imposer à l'employeur des obligations allant au-delà de ce qui est imposé par le Code du travail* ». Encore mieux, bien que le règlement intérieur du CHSCT de la Plateforme Fret Nord ait été proposé par les membres, amendé par le comité, président compris, en octobre, et voté en décembre par le comité sans aucune remarque, la direction de la DFCA, n'a pas hésité à le rejeter le 29 décembre 2014, sans vouloir le contester devant les tribunaux, **mettant de fait les membres de ce CHSCT dans l'incapacité d'effectuer correctement leurs missions...** A ces 2 exemples il convient d'y ajouter les **CHSCT de la DFCE...** On voit que la direction a pris grand soin d'analyser le REX du fonctionnement des CHSCT et elle s'applique avec le même soin à faire fonctionner les instances à Fret SNCF. **SUD-Rail** dénonce ces attitudes stériles et revanchardes! Mais pourquoi s'embêter avec les instances, supprimons les, au fil des discussions autour des projets au niveau national, on constate que Fret veut supprimer **la CPC et les Commissions Territoriales...** pour en transférer les prérogatives au CE...

Pour SUD-Rail, il est hors de question de transférer l'ensemble des prérogatives de ces 2 instances au niveau du CE. La direction de Fret est-elle prête à répondre à l'ensemble des questions métiers ainsi qu'à l'ensemble des questions économiques locales dans le Comité d'Établissement Fret?

Nous en doutons au vu des dysfonctionnements chroniques tout au long la courte existence du C E Fret, nous exigeons donc le maintien de ces deux instances en l'état!