



CSE Extra du Mardi 16 Avril 2019

On va communiquer
avec des messages
rassurants sur l'idée
que le changement
ne changera rien.



Après les roulements de tambour et les petits fours (non, pas de petits fours, c'est réservé pour les colloques de cadres) on s'attendait à des mesures dignes de ce nom qui seraient capables de redresser FRET SNCF et redonner toute sa place à la production.

Et bien non, c'est un grand FLOP, la coupe franche annoncée chez les cadres n'aura pas lieu. Le projet prévoit la fusion des 4 Directions Fret et de la Direction Nationale FRET pour créer 1 Direction Générale qui sera dotée de 3 directions opérationnelles, 7 directions transverses et 1 direction de programme soit au total 11 directions.

Le territoire national sera découpé en 9 Usines, nouveau nom saugrenu au lieu d'Unités, qui feront parties de la Direction Transport et Production, elle-même coupée en 2 pour former 2 Directions Territoriales, une Nord et une Sud.

Ces 9 Usines seront elles-mêmes constituées de 34 Ateliers de production dont la plupart ont été mis en place l'année dernière et qui ne changent pas. Si vous n'avez rien compris, c'est normal, la direction brasse les différentes directions, les renomme et c'est tout.

Le bilan de l'emploi est de - 197 agents : - 10 exécutions, - 88 maitrises et - 99 cadres.

Pour SUD-Rail, la direction a été beaucoup moins tendre pour supprimer 87% des délégués syndicaux avec la mise en place des CSE. Cette nouvelle Usine à gaz n'apportera rien de plus et surtout ne réduira pas nos frais de structure (+de 50%) avec seulement 99 postes de cadres supprimés.

PETITE DÉMONSTRATION :

AUJOURD'HUI AVEC LES DF : un mécano ou un OPF a un DPX, un responsable de site (ou directeur d'atelier), un directeur d'unité, un directeur de DF, un directeur de FRET SNCF soit 5 couches de hiérarchie (Mr LEBORGNE directeur FRET le N+5)

APRES FUSION DES DF : un mécano ou un OPF aura un DPX, un directeur d'atelier, un directeur d'usine, un directeur de production nord ou sud, un directeur général de production et le directeur FRET soit 6 couches de hiérarchie (Mr LEBORGNE directeur FRET le N+6)

La délégation SUD-Rail se demande de qui on se moque !
Les machines à café ont encore de beaux jours devant elles.

La Délégation SUD-Rail au CSE FRET.



SUPPRESSION DU SERVICE AUTOTRAIN, LES TAC SNCF A NOUS DE VOUS FAIRE OUBLIER LE TRAIN

FRET va faire partie des dommages collatéraux de la fermeture du service Auto Train, les ADC de Perrigny tractionnaient 450 Journées de service par an.

Explication d'une mort annoncée pour le 14 décembre 2019 !!!

La direction annonce perdre 6 millions d'Euros, pour SUD-Rail, quand on veut tuer son chien on dit qu'il a la rage, c'est aussi simple que ça. Il y a 2 ans seulement il y avait encore 18 gares de chargement/déchargement.

LE FRET FERROVIAIRE EN PLAN



Cette année, il n'en reste plus que 6 ...

Comment un client peut-il charger sa voiture sur un train s'il n'y a pas un minimum de proximité dans ce service ?

Le seul point de chargement côté nord... c'est Paris !!!

Mais la SNCF a tout prévu, elle réoriente ses clients vers EXPEDICAR, une start-up créée en 2014. Et bien sûr il existe un partenariat entre cette Start-up et SNCF qui devrait même s'amplifier pour faire partie de l'offre OUI SNCF.

La SNCF contribue une fois de plus à la transition écologique bien sûr, malversation quand tu nous tiens....



La Délégation SUD-Rail au CSE FRET.



COMMISSION ÉCONOMIQUE DU 11 AVRIL 2019 : PERTE TRAFIC AUTOS TRANSFESA

Devant le constat de la perte du client TRANSFESA, on fait quoi ?

La direction ne se démonte pas et fait – **16 agents** sur Hendaye pour garder un coût de wagon acceptable. Voilà la seule variable d'ajustement que trouve la direction.

Elle ne cherche pas de possibilités de développement alors qu'il y a de plus en plus de camions sur les routes et qu'une vignette sur les poids lourds a été instaurée dans le Pays Basque. Au contraire elle va même abandonner volontairement une charge de travail en sous-traitant des manœuvres à la concurrence (ECR). C'est vraiment révoltant !

Le dossier est déjà ficelé, la délégation SUD-Rail a dénoncé l'organisation d'entretiens exploratoires avant la présentation au CSE.



Bilan des suppressions :

- **5 Codess chef d'escale,**
- **6 agents de manœuvre,**
- **1 surveillant de dépôt,**
- **1 DPX,**
- **3 CRML.**

Suite à la demande des élus, la direction a montré un projet de plan de travail sans l'équipe de Manœuvre 2 qui sera supprimée. Ce projet n'a pas été fourni aux élus. Et pour cause : le plan de travail est trop chargé et ne tiendra pas.

Les agents qui resteront à Hendaye auront donc des conditions de travail très dégradées et la production sera impactée.

De plus n'oublions pas tous les agents qui n'apparaissent pas dans ce dossier mais qui contribuaient à ce trafic qui amenait du travail dans tous les dépôts et chantiers de France. Qui n'a jamais attelé ou tractionné un wagon TRANSFESA ?

En posant quelques questions, la délégation SUD-Rail découvre que dans le coût wagon, les frais de structure + les frais généraux sont supérieurs à 50% mais encore là encore on se heurte à un sujet tabou.

Pour la délégation SUD-Rail c'est une honte !

Comment faire payer aux agents opérationnels les incompétences de nos dirigeants ? Non seulement on perd le trafic mais en plus ils ne se remettent pas en question.

La Délégation SUD-Rail au CSE FRET.



COMPTE RENDU CSE FRET DU 16 AVRIL 2019

La DFCA un modèle pour la fusion des DF !!!!!

Il semblerait que la direction ait choisi de suivre le modèle appliqué à la DFCA, le projet P3 en l'occurrence, pour retrouver une stabilité financière. Projet pour lequel aucun REX n'a été fait à ce jour, il est donc difficile de dresser un bilan. Il est vrai aussi que les REX, à la DFCA, lorsque ceux-ci ne vont pas dans leur sens, ne sont jamais édités. Ceci expliquant peut-être cela.

Alors nous allons, nous élus, dresser un bilan de l'expérience DFCA. Sur le site de Woippy, la dernière grosse restructuration a abouti à la suppression de 58 postes d'agents d'exécution sur la plateforme.

Tant est si bien qu'aujourd'hui plus rien ne fonctionne. 58 postes d'un coup, ce qui correspond à 30% des postes que l'entreprise compte supprimer sur l'ensemble du périmètre national demain pour redresser la barre.

Depuis des années on nous assène la même rengaine, économies, gains de productivité. Les cheminots du Fret (les agents d'exécution), depuis l'ouverture à la concurrence, ont payé un lourd tribut pour que cette activité redevienne compétitive face aux entreprises extérieures.

Nous ne cessons de dire à qui voudrait bien l'entendre que nos frais de structure sont trop élevés... Mais du côté de la direction, silence radio sur ce sujet, ils ne vont pas scier les branches de l'arbre sur lesquelles ils sont assis ?!

Bref, après avoir mis à mal ce qui fonctionnait, on s'aperçoit que finalement ce qui était en place il y a dix ans revient au goût du jour. Nul doute que les agents qui ont subi ces restructurations incessantes (quasiment une tous les deux ans, si ce n'est six mois) apprécieront.

Il est bon aussi de préciser que ces mêmes agents n'ont pas bénéficié des mêmes avantages que les dirigeants qui perdront leurs postes prochainement (RH 910, RH 280 et RH 281 avec bonification des indemnités).

Au Louvre, ce sont les toiles qui coûtent chères, **à la SNCF, ce sont les cadres.**

La Délégation SUD-Rail au CSE FRET.

