



# Famille Fret réalité ou fiction ?

## Historique:

Le trafic Fret représentait en 2004 environ 46 milliards de tonnes kilomètres (46 GTK) pour une part de marché estimée à 13 %, mais dans la même année il enregistrait une perte de près de 400 millions d'euros.

Un plan de recapitalisation, d'un montant de 1,5 milliard d'€ sur trois ans, a été engagé en 2005 avec l'accord de la Commission européenne, l'État français a été autorisé à subventionner la SNCF à hauteur de 800 millions tandis que l'entreprise finançait par elle-même le solde de 700 millions.

En contrepartie, les conditions posées par la Commission portaient sur l'ouverture effective du marché du fret à la concurrence, pour les relations internationales au 31 Mars 2005 et pour le marché intérieur au 1<sup>er</sup> janvier 2007 et sur l'interdiction de toute autre subvention pendant dix ans, sauf si l'activité fret était filialisée

Finalement l'état Français a souhaité accélérer l'ouverture à la concurrence qui est devenue effective le 1er Avril 2006.

Les « nouveaux entrants » sont venus concurrencer la SNCF sur des marchés rentables, ou plus faciles à réaliser comme les trains entiers, lui laissant le soin d'opérer des trafics plus coûteux comme les trains du lotissement. Parallèlement, la SNCF a lancé un plan de restructuration de l'activité pour lui permettre de retrouver un équilibre économique stable. Ce plan, qui visait à améliorer la rentabilité par la régularité, la fiabilité et le taux de remplissage des trains, s'est traduit dans un premier temps par une réduction de la voilure, du fait de l'abandon des flux insuffisamment rémunérateurs. Ce plan, dit « plan Véron », associé à une réorganisation du pilotage opérationnel de la production, n'a pas eu les effets escomptés.

En 2007, la nouvelle stratégie appelée "haut débit" ferroviaire consiste à concentrer les moyens sur des « Hubs » et pour réduire les coûts en massifiant les trafics. En 2008, la Direction a mis en place une énième réforme pour « sauver » le Fret SNCF en s'organisant en pôles d'activité orientés vers les clients et en le séparant des autres activités. Restructuration, déréglementation, volontariat tout aura été tenté...

## Famille Fret:

Quelque soit le nom qu'on lui donne : *intégration industrielle ou autonomisation des activités*, cette réforme avait pour unique but de créer au sein de l'entreprise SNCF de véritables entreprises spécialisées, disposant de tout leurs moyens de fonctionnement, responsables de leurs objectifs, bref, des entreprises autonomes au sein de l'entreprise SNCF. C'est tout le contraire d'une entreprise intégrée, mutualisant ses moyens, définissant ses objectifs en réponses aux besoins de service public, aux attentes des citoyens. Depuis sa création, les cheminots n'y voient aucune pertinence dans l'amélioration de la production. La gestion des effectifs étant conditionnée à la crise économique et à une éventuelle reprise du trafic? n'offre aucune vision sur l'avenir pour les agents. Cette politique d'entreprise s'inscrit dans une logique capitaliste d'expansion du groupe (Géodis, ITL...) et de filialisation

des activités (Naviland Cargo, Fertis, VFLI...) cette logique a déjà conduit à une modification de la réglementation (Rh 0077). Le risque c'est qu'il s'en suivra l'éclatement du statut, cette logique casera les filières pluriactivités (fini la filière traction unique) et limitera les parcours professionnels en individualisant son personnel, pour à court terme détruire les solidarités cheminotes.

Le déficit du Fret pour 2008 s'élève à environ **300 millions d'euros**. C'est un déficit important, mais rapporté au déficit du Fret fin 2003 qui s'élevait à **450 millions d'€** et au contexte économique actuel, le bilan 2008 devient très relatif. Il est à noter également que l'économie réalisée sur cette période (2003/2008), s'est faite malgré le quasi doublement des péages versés à RFF et l'**augmentation de 25% de la facture énergétique**.

De plus cette année, Fret SNCF a dû verser **100 millions d'euros** au titre de l'iniquité concurrentielle, et a perdu **100 millions d'€** supplémentaires pour un défaut de qualité des sillons.

Enfin, Fret a dû payer **30 millions d'€** d'amende à Alstom pour une commande d'engins moteurs revue à la baisse. À la lumière de ces éléments, on relativise beaucoup plus ce déficit de **250 millions d'€...**

Pour SUD-rail, dans un contexte économique particulier, l'état n'a pas hésité à jouer les pompiers de service en injectant **360 milliards d'€** pour les banques (l'Etat français a apporté une garantie "payante" des prêts interbancaires jusqu'à **320 milliards d'€** et consacrera également jusqu'à **40 milliards d'€** pour recapitaliser celles qui seraient en difficulté).

Prendre comme prétexte la crise pour enfoncer le clou de la privatisation/filialisation des différentes entités du Fret c'est faire payer aux salariés du fret la responsabilité de plusieurs décennies de gestion irresponsable du transport de marchandises. Pourtant la direction poursuit la **déqualification** du métier

d'ADC après les transferts de charges TB sur TA voici le tour des transferts TA sur CRLO (à la bosse de VSG) ou APLG (Vip et le cadencement TER) ou met à profit la **déréglementation** (Rh 0077 et RH 0263) pour faire du **chantage** à l'emploi (Thouars).

## **POUR SUD-RAIL, RIEN N'EST INELUCTABLE**

Nous devons faire avancer l'idée que développer un Fret SNCF dans une entreprise nationale au service du public et d'intérêt général, dans une entreprise soucieuse de l'aménagement du territoire, soucieuse de contribuer fortement au développement durable et à la préservation de l'environnement, soucieuse de répondre aux besoins et aux attentes des citoyens.

**Cette SNCF là, ce Fret SNCF là, c'est celui que nous voulons, c'est celui dont nous avons besoin, c'est pour ce choix tout à fait possible que nous luttons !**

### **Passerelles ADC:**

Depuis la création des directions Fret, le cloisonnement entre les activités et leur spécialisation, sont un frein de plus pour les agents ayant émis la volonté d'être mutés dans d'autres régions ou dans d'autres activités.

Contrairement aux engagements de la SNCF et du Président sur le contrat tripartite et la garantie d'accéder à des passerelles, nous ne pouvons que constater dans les faits, les difficultés de mise en œuvre, voir l'absence totale de cette fameuse garantie.

Les parcours professionnels à l'intérieur du FRET ne sont dans de nombreux cas pas réellement définis, en dehors des protocoles d'accès au TGV.

**A ce jour il n'existe pas de processus pour évoluer vers le voyageur hormis une mutation, de même qu'il n'existe plus la possibilité d'effectuer une reconversion au sein des UT Fret.**



## **NOTATIONS Fret 2009:**

La création de la « famille Fret » liée à la (des)intégration industrielle du Fret ont changé les périmètres administratifs.

C'est ainsi que la direction a annoncé que les notations pour l'ensemble des agents du Fret s'effectueront aux mois de mai et de juin.

Elles prendront effets, pour les heureux élus, au 1<sup>er</sup> avril comme il est statutairement prévu.

Cette mesure anti-statutaire a été dénoncée par SUD Rail lors de la Commission Mixte du Statut ainsi que les modifications portant sur le découpage des circonscriptions de notation. C'est ainsi que :

- Les agents des 5 directions territoriales de qualification TA, TB et de A à F seront notés en **position, niveau et qualification** dans les 3 collèges exécution, maîtrise et cadre.

Ils seront représentés par des délégués de commission désignés par les organisations syndicales en fonction des résultats obtenus lors des élections professionnelles qui doivent se tenir le 26 mars 2009, à raison de 1 délégué pour 100 agents.

La notation pour les agents G et H s'effectuera dans le périmètre national FRET.

**Cette situation ne convient absolument pas à SUD Rail et ce pour plusieurs raisons :**

- l'année 2008 a été riche en restructuration et les garanties de l'accord cadre (RH0910) en matière de rémunération devront s'appliquer.
- le territoire couvert par les délégués de commission sera beaucoup trop important et supprimera de fait la proximité existant auparavant entre les agents et leurs représentants.
- La notation en qualifications

s'accompagnera de plus en plus par l'obligation de mobilité à la vue des périmètres concernés.

- Il est fort probable que là aussi le système de notations du Fret serve de laboratoire aux autres activités de la SNCF.
- Pour les agents de la direction Nationale Fret placés de A à F pas de changement sur la situation actuelle.
- Pour ceux placés de G à H ils seront notés dans l'ensemble du périmètre national.

SUD Rail invite d'or et déjà l'ensemble des agents du périmètre Fret à bien vérifier, notamment sur la notation en position leur rang dans l'ancien établissement/région d'appartenance afin d'avertir tout de suite les délégués de commissions s'ils ne sont pas repris alors qu'ils auraient du l'être.

**Ce listing en cours de correction devait être remis aux délégués du personnel début mars, nous l'attendons toujours...**

**A SUD-Rail, ce n'est pas un scoop nous nous opposerons par tous les moyens à ce saucissonnage de la SNCF, qui modifie notre statut et fragilise nos garanties collectives.**



# Simplifier, filialiser ou privatiser?

## **P. Blayau dévoile sa stratégie :**

Selon P. BLAYAU « pour redresser la branche Transport Logistique, la solution passe aujourd'hui par la création de filiales spécialisées par type de marché, pour se rapprocher des conditions de travail de nos concurrents ».

Blayau se lâche donc dans les colonnes de cet hebdomadaire en souhaitant clairement impulser des filialisations par pôle d'activité. Alors que G. Pépy affirmait précédemment le contraire aux cheminots de Marseille qui manifestaient leur inquiétude lors de sa venue.

Au-delà de ce double discours qui a pour unique but de semer un peu plus le doute sur l'avenir du Fret et des agents y travaillant SUD-Rail y voit une volonté idéologique de casser l'EPIC. Distiller de tels pro-

pos ne vise qu'à habituer les agents du fret jusqu'à ce que cela apparaisse comme la VRAIE solution.

## **F. Nogué DGRH**

Selon F. NOGUE, la SNCF veut un cadre social harmonisé du transport ferroviaire avec une convention collective qui couvrirait l'ensemble des entreprises ferroviaires.

A SUD-Rail nous pensons qu'une autre politique de transport de fret ferroviaire est possible. Une politique basée sur le respect environnemental et sur le respect des citoyens.

Pour SUD Rail, le développement du Fret ferroviaire doit se faire par l'augmentation des moyens humains et matériels, et non au travers du dumping et de la course à la productivité...

## **Votez SUD-Rail**

Le 26 mars 2009 auront lieu les élections professionnelles DP et CE.

Ces élections se passent dans un contexte particulier car le fret sera doté d'un CE de portée nationale comprenant les 5 DF et la DNF.

Il y aura un découpage de 17 DP dans les DF regroupant les collèges exécution et maîtrise et une DP cadre par DF. Il y aura 1 DP à la DNF sur les 3 collèges.

Le périmètre des CHSCT sera celui des UT (Unité Traction) et des UE (Unité Exploitation) ainsi que 2 CHSCT à la DNF (siège et Strasbourg).

Les délégués ont pour mission principale: «**la défense des intérêts collectifs et individuels des salariés**», c'est dire qu'en ces temps actuels la chose n'est pas anodine ! Les délégués SUD-Rail élus s'engagent à régulièrement informer l'ensemble des cheminots en rendant compte de leur mandat.

**Nous avons choisi d'agir au plus près du terrain quand nous le pouvons et de faire entendre votre voix dans toutes les instances où nous sommes présents.**

ÉLECTIONS SNCF - DP/CE

26 mars  
2009

Je vote



## **Résister, s'organiser, gagner ... ensemble !**

Le syndicat, c'est l'outil des salarié-e-s qui veulent lutter contre les injustices, défendre leurs droits, se faire respecter, contribuer à construire un autre monde ...

## **Je souhaite rejoindre le syndicat SUD-Rail**



Nom, Prénom .....

UE, UT .....

Adresse postale .....

.....Signature.....

Tél. personnel.....E-mail .....

A retourner par pli de service à SUD-Rail, 17 bd de la libération - 93200 - Saint Denis  
A faxer au 01 42 43 36 67 ou à remettre à un-e militant-e SUD-Rail

