



SUPPLÉMENT AU NUMÉRO 5 - FÉVRIER 2009

SPÉCIAL
FRET

che minots

JOURNAL SYNDICAL DE CAMPAGNE ÉDITÉ PAR LA FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS



Didier Le Reste
Secrétaire général de la fédération des cheminots CGT

Après plusieurs années de restructurations, de fermetures de sites, de fortes diminutions des effectifs (au sein de l'activité et dans les domaines matériel et traction), de plans de sauvetage en plans de la dernière chance... sans jamais voir de perspectives de développement, quel avenir pour le Fret SNCF ? Quel avenir pour les cheminots qui travaillent au fret ?

Dans une conjoncture incertaine, tant sur le plan économique que sur le plan social, **seule la CGT répond à ces questions et propose des perspectives concrètes.**

La CGT avait alerté l'opinion et formulé de fortes oppositions aux orientations de la direction du Fret dès novembre 2003. Mais elle n'a pas été entendue et, malgré les mauvais résultats enregistrés d'année en année, les orientations stratégiques ont été maintenues. À la fin 2008, la situation de Fret SNCF est plus fragilisée et plus précarisée.

Mais depuis 2007, les débats du Grenelle de l'environnement et les préoccupations citoyennes sur le développement durable offrent des perspectives de développement inédites pour le fret ferroviaire.

Dans ce nouveau contexte renforcé par la crise économique, la SNCF peut et doit être l'acteur majeur d'une politique des transports favorisant le report des marchandises de la route vers les modes les moins polluants. En cela, la CGT continuera de porter d'autres choix, non seulement pour briser la spirale du déclin du fret SNCF, mais aussi pour créer les conditions de son développement au sein du service public SNCF, avec des cheminots au statut.



**Le fret ferroviaire
a de l'avenir et la sncf
est incontournable**

DÉVELOPPEMENT : WAGON ISOLÉ ET COOPÉRATION INTERNATIONALE SONT LES VECTEURS DU REPORT MODAL

La CGT préconise au niveau de l'État et de l'Europe, en accord avec les travaux du Grenelle de l'environnement, une politique des transports multimodale et intégrée de nature à utiliser les modes en complémentarité.

Dans ce cadre, la CGT propose pour la SNCF de développer une politique de volume permettant d'amortir le poids des charges fixes, plutôt que la concentration sur quelques trafics rentables qui alimente la spirale du déclin. Cette politique de volume doit éviter de regarder chaque trafic par le petit bout de la lorgnette rentabilité, mais il lui faut placer chaque trafic dans une solution d'ensemble qui peut s'équilibrer, si et seulement si on parle volume.

Dans la plupart des pays européens, l'activité wagons isolés génère des pertes importantes, alors même qu'elle représente environ 50 % du fret ferroviaire

et qu'elle est étroitement liée aux trains entiers et au transport combiné.

Organisée efficacement, cette activité constitue une alternative crédible au transport routier de bout en bout et dispose, à ce titre, d'un important potentiel de développement.

La CGT partage la préconisation de l'UIC (Union internationale des chemins de fer) de créer un produit standard européen, attractif et simple, en coopération entre opérateurs historiques.

Mais pour réussir, la SNCF doit avoir une réelle volonté de coopération et redimensionner le dispositif de production pour le rendre plus performant.

La CGT propose, à partir du dispositif existant, de structurer un réseau de gares pour assurer le maillage et la capillarité du territoire.

Il serait alimenté par des plates-formes de distribution locales, reliées par des tapis roulants à un réseau de 9 hubs de dimension internationale connectés aux

réseaux voisins et entre eux à haut débit (VILLENEUVE, WOIPPY, SIBELIN, SOMAIN, ST PIERRE DES CORPS, GEVREY, HOURCADE, TOULOUSE, MIRAMAS).



RÉANCRER FRET SNCF DANS LES TERRITOIRES POUR DÉVELOPPER LES TRAFICS

La structuration de Fret SNCF par pôles d'activité est intéressante, du fait des particularités des logistiques de chaque secteur et du besoin d'y répondre de manière adaptée en articulant la production et la commercialisation.

Cependant, la structuration verticale retenue présente plusieurs défauts : le découpage combinant chimie et lotissement, les risques de juxtaposition de plans de transport distincts, l'abandon de la logique géographique...

La CGT propose de travailler la dimension géographique et multi-produits comme vecteur de développement, en créant un pôle d'affaires multisectoriel et des agences commerciales régionales multi-produits implantées dans le tissu économique local.

Pour le cas particulier des ports, bien qu'ils constituent des sites naturellement favorables au transport ferroviaire, aujourd'hui la SNCF occupe une place marginale dans les ports français.

La CGT propose de renforcer la position de Fret SNCF en positionnant :

- des représentants aux compétences technico-commerciales multi-produits dans chaque grand port, pour connaître précisément les évolutions en cours, discuter avec les acteurs et intervenir en amont pour structurer des offres ferroviaires ;
- une plate-forme ferroviaire par grand port sur des sites aisément accessibles pour servir de port sec et contribuer à l'élargissement de la zone d'influence de ces ports.

REDONNER CONFIANCE AUX CHEMINOTS DU FRET

Les cheminots qui « font » la qualité de la production n'ont pas été soutenus, bien au contraire, ils ont été dévalorisés, déqualifiés, culpabilisés, mutés... À aucun moment, la direction du Fret ne les a écoutés et encore moins leurs représentants.

Aujourd'hui, ils sont confrontés à un mode de fonctionnement isolé de la « famille cheminots », imposé sans concertation par un management agressif qui tente de leur imposer des reculs sociaux sans précédent.

Regagner la confiance des cheminots exige un signe fort de la direction et des pouvoirs publics, par un véritable projet de développement en lien avec

les ambitions et les attentes exprimées par le Grenelle de l'environnement.

Cela passe par un autre management avec plus d'écoute et un véritable dialogue social, en lieu et place de la « politique actuelle de passage en force » que met en œuvre la direction SNCF.

Ce signe fort pourrait être constitué par la remise à plat de l'ensemble du dossier fret, en partant des dysfonctionnements qui génèrent les mauvais résultats. Autrement dit, par l'arrêt de l'intégration industrielle qui ne permet pas la mutualisation et le plein exercice des métiers de cheminots.

UNE ORGANISATION DES MÉTIERS PLUS EFFICACE

Les spécificités des activités mises en œuvre dans le fret ne doivent pas occulter que l'efficacité d'ensemble nécessite qu'une partie des personnels travaillant pour Fret, travaille aussi pour d'autres activités, notamment dans les zones peu denses ou pour certains métiers, comme ceux de la traction.

L'organisation des métiers doit donc être structurée à la fois au regard de la satisfaction des personnels, mais aussi de

l'efficacité et de la qualité des prestations du fret, re-située dans un ensemble de prestations ferroviaires de toute la SNCF.

Les nouveaux métiers liés à la fonction d'organisateur du transport ferroviaire, comme ceux de concepteurs, gestionnaires de commandes, de réservations, d'aléas... doivent combiner deux types de parcours de compétences : un parcours interne au fret (production ferroviaire/organisation

particulière/commercialisation d'un produit spécifique) et un parcours transversal à la SNCF (infra/traction...). Pour le commercial, les transformations dans les pratiques de travail des métiers de vendeur doivent être accompagnées et valorisées car,

s'inscrivant dans la continuité de pratiques professionnelles existantes, elles s'exercent dans un contexte nouveau de concurrence, dans une nouvelle organisation, et l'objectif doit être positionné dans une dynamique de développement.



ENRICHIR LES MÉTIERS EN RESPECTANT LES FILIÈRES ET LES SPÉCIFICITÉS

La CGT est favorable à une évolution vers des métiers plus complets, avec des possibilités d'initiative plus grandes, pour mieux satisfaire les attentes des chargeurs ; mais à condition de respecter les fondamentaux du ferroviaire, notamment en matière de sécurité, et d'assurer la reconnaissance de cette évolution en terme de déroulement de carrière.

Ainsi la CGT propose, par exemple, des réflexions pour l'enrichissement des métiers et des contours professionnels ci-après.

Créer des équipes de desserte mobiles

La généralisation de la desserte embarquée provoque une perte d'efficacité globale : pendant le parcours, le conducteur est utilisé alors que l'agent de manœuvre ne l'est pas ; pendant la phase de formation, de RAT... c'est le conducteur qui est inutilisé.

La CGT propose la possibilité qu'une équipe de desserte mobile intervienne en amont pour réaliser ces opérations avant l'arrivée de l'engin de desserte. Celle-ci pourrait par ailleurs réaliser des opérations logistiques, le bulletin de freinage, et avoir un contact commercial avec le chargeur...

Enrichir les métiers de la manœuvre

Afin de permettre de proposer aux chargeurs des prestations

complètes et de rendre ces métiers plus attractifs, la CGT propose d'élargir leurs compétences à des tâches logistiques comme la manutention, le chargement/déchargement, l'entreposage, la gestion des stocks...

Créer un grand métier conduite

Dans l'entreprise, les agents de conduite relèvent soit de la traction (CRML, CRL), soit de l'exploitation (CRLO), soit de l'infra (CREQ). Ils effectuent un travail conduite identique permettant d'effectuer toutes les tâches conduite, de la manœuvre à la conduite du TGV.

Les évolutions de l'entreprise mettent, d'une certaine façon, ces conducteurs en concurrence, du fait des différences en matière de formation, de conditions de travail, de rémunération, de déroulement de carrière, de retraite. Or, les conditions d'exercice du métier sont des éléments démontrant l'intérêt d'une entreprise publique intégrée avec des salariés à statut.

La CGT propose l'unification de toutes les catégories de conducteurs dans un grand métier conduite, permettant des parcours professionnels qualifiants et attractifs, un haut niveau de sécurité et le développement des trafics par une augmentation de la qualité de la production, tout en ayant des étapes conduites à dimension humaine.

DES PROPOSITIONS POUR UN RÉSEAU PERFORMANT :

- accorder une priorité à la rénovation et à la modernisation du réseau ferroviaire pour résorber les ralentissements existants et rajeunir les installations ;
- planifier et financer les investissements de capacité qui s'avèrent nécessaires sur le réseau ferroviaire existant dès que la saturation apparaît inévitable, malgré l'optimisation des dessertes et des sillons ou le recours à des itinéraires alternatifs pour le fret ;
- réactiver l'obligation de relier par embranchements ferrés toutes les zones d'activité, où l'importance des flux de marchandises justifie l'emploi du mode ferroviaire ;
- accroître les moyens d'entretien courant, comme le propose l'audit, parallèlement à l'augmentation des renouvellements. Ces moyens sont notamment urgents et indispensables pour les ouvrages d'art, les plates-formes et les abords des voies, pour stopper la « politique du pauvre » sur les lignes à faible trafic (5 à 9 UIC).

DES PROPOSITIONS POUR UN PARC WAGONS PERFORMANT :

La proportion de wagons réseau dans le parc immatriculé en France (36 % fin 2003) est une des plus faibles d'Europe (70 % en Allemagne) et est en baisse constante.

- engager un processus d'investissement pour renouveler et moderniser le parc réseau, avec l'objectif de le rééquilibrer par rapport au parc de particuliers ;
- revoir le système de redevance des wagons de particuliers pour inciter les propriétaires à investir en fonction des besoins.



CANDIDATS CGT AU CE NATIONAL FRET

EXÉCUTION

TITULAIRES	SUPLÉANTS
BÉRANGER Pierre-Henri ADC – DF Est Dijon – DP 6 35 ans	DEFAIT David ADC – DF Sud-Est Lyon – DP 7 38 ans
LAZZARO Dominique Sédentaire – DF Sud-Est Chambéry – DP 8 45 ans	FOUKHAR Hicham Sédentaire – DF IdF Normandie – Rouen Le Havre DP 15 32 ans
BELBACHIR Thami Sédentaire – CRLO DF IdF Normandie Paris Nord – DP 13 33 ans	CANCEL Éric ADC – DF Atlantique Toulouse – DP 11 47 ans
DECOTTIGNIES Stéphane ADC – DF Nord Lille – DP 1 36 ans	MORAINVILLE Michaël Sédentaire – DF Est Metz Sablons - DP 4 35 ans
MILBÉO Frédéric ADC – DF IdF Normandie PSE – DP 14 37 ans	VAN DER BEKE Michel ADC – DF Nord Reims Mohon – DP 3 48 ans
LÉCUYER Wilfrid Sédentaire – DF Atlantique Tours – DP 12 40 ans	GEORGETTI Jean-François Sédentaire – DF Nord Lille Valenciennes – DP 2 41 ans
REUTENHAUER Nicolas Sédentaire – DF Est Strasbourg – DP 5 30 ans	MOLINARD Frédéric ADC – DF Sud Est Marseille Miramas – DP 9 46 ans
GLEYROUX Thierry ADC – DF Atlantique Hourcade – DP 16 44 ans	MIDAGUE Nicolas Sédentaire – DF Sud Est Montpellier Cerbère – DP 10 27 ans
LAURENT Frédéric Sédentaire – DF Sud Est Clermont-Fd – DP 7 36 ans	PINEAUD Hervé ADC – DF Atlantique Limoges – DP 11 36 ans
HABAY Nicolas Sédentaire – DF IdF Normandie Paris Saint-Lazare – Mantes DP 13 29 ans	PLESSIS Franck Sédentaire – DF Atlantique Nantes – DP 17 38 ans

MAÎTRISE

TITULAIRES	SUPLÉANTS
MARTIN Laurent DF Sud-Est Montpellier – DP 10 42 ans	DELOURS Laurent DF Sud-Est Marseille – DP 9 42 ans
ESPOSITO Bruno DF Nationale Strasbourg – DP 5 45 ans	BRÉVIÈRE Pascal DF Nord Lille – Dunkerque – DP 2 49 ans
GRÉGOIRE Jean-Louis DF Est Metz – DP 4 52 ans	MICHALAK Philippe DF IdF Normandie Rouen – DP 15 50 ans

CADRES

TITULAIRES	SUPLÉANTS
BENARD Philippe DF Nationale 52 ans	LAJAATI Nourédine CTT – DF IdF Normandie DP 14 42 ans
DELORME Édith DF Sud-Est Clermont Fd – DP 7 48 ans	LEBOURBASQUET Jean-Noël DF Atlantique – Nantes DP 17 51 ans

**VOTEZ POUR LES CANDIDATS
CGT AU CE NATIONAL FRET
ET AU 17 DP TERRITORIALES**

LE 26 MARS 2009

GAGNONS :

- le développement du Fret ferroviaire SNCF
- l'égalité de traitement de tous les cheminots

**DANS UNE ENTREPRISE PUBLIQUE
NATIONALE INTÉGRÉE SNCF.**

