



« LES POTINS DU FRET N°13 »

Tout va bien au FRET ! ? !

LEUR GESTION EST INADMISSIBLE !!!



Fusion des Usines et nouvelles réorganisations



A part notre direction, quel cheminot peut s'y retrouver dans l'organisation de FRET ?
SUD-Rail t'informe sur les changements importants en cours et à venir.

FRET est constitué actuellement de 10 Usines dont le TECHINFRET, des transformations ont déjà eu lieu avec le rassemblement d'une partie des ADC dans l'Usine Grand Parcours (UGP).

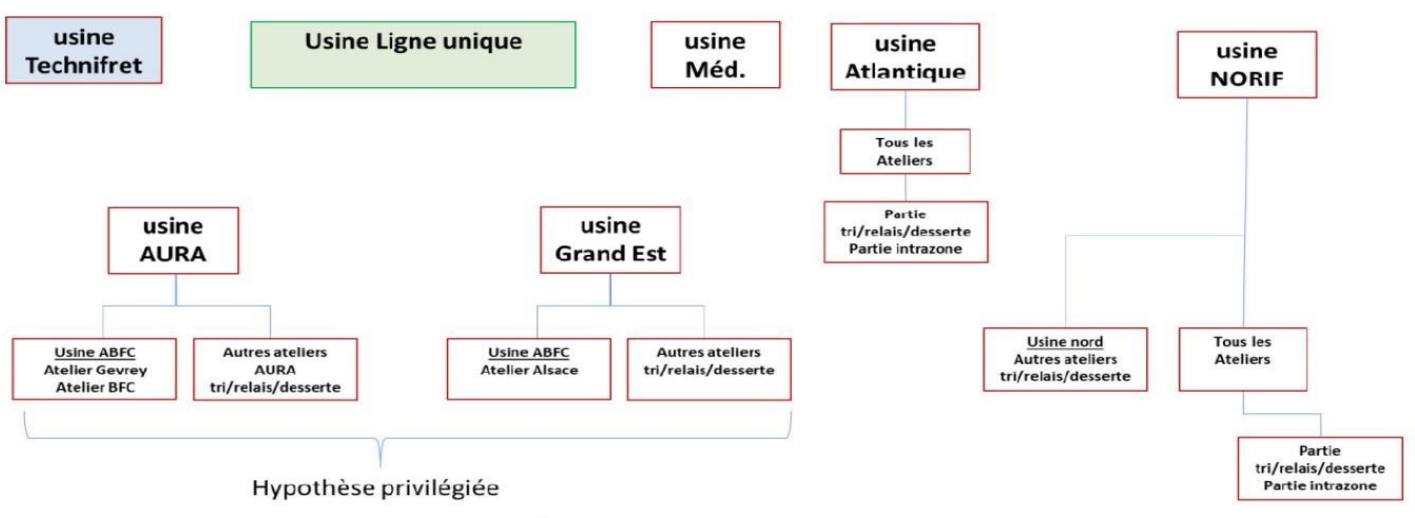
Très prochainement l'Usine Nord passée à 234 agents car dépouillée de ses ADC (TB) fusionnera avec l'Usine NORIF. L'Usine Grand Est passée à 270 agents fusionnera avec une partie de l'Usine AURA et ABFC.

Cela implique :

Scandaleux !

- la disparition des Usines ABFC, Nord, Grand Parcours, Ligne Est Méditerranée et la création d'une Usine « traction » (l'Usine Ligne Unique), tout cela dans le but d'économiser des frais de structures (DU, RH et pôles sécurité)
- la réorganisation des 4 CCO et du CCN, ce qui donne la création du CCN+ (Centre de Convoyage National) qui aboutit à la commande centralisée et un plan de transport unique tant voulus depuis des années par notre direction.
- La réorganisation pour une Nouvelle Gestion des EM (NGEM) repris par l'Usine TECHINFRET, chaque série d'engin moteur sera gérée par un GM.

Les élus CSE n'ont pas la globalité des suppressions, chaque dossier est présenté séparément sinon cela s'apparenterait à un **plan social**, ce que réfute la direction.



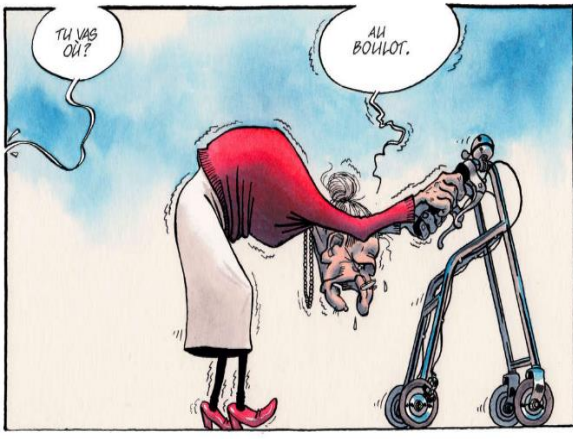
Du 17 au 24 novembre 2022



FÉDÉRATION SUD-RAIL - 17 BOULEVARD DE LA LIBÉRATION 93200 ST DENIS
TEL: 01 42 43 35 75 @: federation@sudrail.fr
FAX: 01 42 43 36 67 INTERNET: www.sudrail.fr
FACEBOOK: @sudrailofficiel
TWITTER: @Fede_SUD_Rail



Plan de relance à FRET !!



Depuis des années FRET concentre son énergie sur la suppression de postes, nous avons tous connu de multiples réorganisations, la direction a présenté en CSE un énième plan d'action pour accompagner la relance du FRET ferroviaire.

Après avoir supprimé nombre de nos collègues, la direction de FRET est coulée par l'ampleur des recrutements à effectuer. Même avec la bonne volonté de certaines personnes, l'ampleur de la tâche est conséquente et l'attrait aux métiers d'OPF et d'ADC n'est pas là tant en termes de conditions de travail que de salaire.

La direction nous sortait en 2021 une ACR, Adéquation Charge Ressource (qui est le calcul de l'effectif) de +150 chez les ADC.

Aujourd'hui la direction nous annonce :

- Une ACR chez les ADC à -53 pour fin 2022 (TA+TB)
- Pour les OPF en intégrant les 93 formations d'OPF (si tous vont au bout) nous aurons une ACR de -23 en décembre.
- Pour les EM, une dizaine seront injectés pour porter leur nombre global (y compris en location) à 413.



Face à la reprise du FRET et étant donné les temps de formation, la direction a trouvé des solutions EN URGENCE :

- Utilisation des conducteurs occasionnels
- Rappel des agents partis en retraite
- Maintenir en activité les agents ayant fait leur lettre de départ en retraite en attribuant une prime de 4000€ pour accepter de prolonger de 6 mois.
- Pour les agents à temps partiel, 1000€ par tranche de 10% d'augmentation du temps de travail

Lors du CSE du 01/09 le directeur général a reconnu que FRET ne pouvait pas faire face aux demandes des chargeurs et des arbitrages ont lieu vers les trafics les plus rémunérateurs.



Comment réinventer l'eau chaude à FRET SNCF !?

Suite aux incendies qui ont eu lieu cet été le long des voies, comme à la montagnette, nos experts planchent sur une solution pour éviter les freins serrés dans nos trains. Au lieu de faire en sorte que Réseau nettoie et entretienne les abords des voies comme cela devrait être fait et embaucher du personnel par la même occasion ! Et bien Non, ce n'est pas cette solution qui a été trouvée, il va falloir modifier le mode opératoire des freins complets. Et oui il n'y a jamais d'incidents avec les autres types d'essais de frein ...



Pour résumer : il faut alimenter la CG à 5 bars, puis à 5,4 bars pendant « 10 minutes » ; puis éliminer la surcharge totalement, 5 minutes de plus ; et enfin effectuer la dépression de 1 bar, mettre sur neutre, vérifier le serrage du train et réalimenter à 5 bars après la vidange complète de la CG.

Pour SUD-Rail : cela ne sert à rien, mis à part embrouiller les agents au sol et les ADC, sans parler du temps perdu lors de la mise en œuvre de cet essai. Au lieu de s'attaquer au fond du problème, qui est l'état des abords de voies. FRET fait une fois de plus le choix de reporter leur responsabilité sur ses agents de production. Comme c'est le cas pour le déneigement des voies et le désherbage des voies de service.

DING DONG : Un nouvel agrès pour les Essais de Frein !!

Une expérimentation a eu lieu sur l'Usine AURA suite à un constat relevant les difficultés à utiliser la technique gestuelle par les agents lors d'essai de frein sur des wagons surbaissés, des wagons dont les semelles sont difficilement accessibles, et en cas d'amoncellement de neige dans l'entrevoie. Comme cela se pratique déjà dans d'autres pays, Italie, Allemagne, Suisse...

L'utilisation du « marteau à manche long » se fait, soit pour appuyer avec le manche sur la semelle de frein via « l'œilleton » d'un bogie. Soit pour frapper la bande de roulement de la roue avec le marteau et déterminer à partir du son obtenu :

- Le serrage si le son est « sourd et plein »
- Le desserrage si le son est « clair et raisonnant »

Cet outil va être déployé sur toutes les Usines au fur et à mesures. Faites remonter tout problème à vos Délégués SUD-Rail sur l'utilisation et la mise en place de ce nouvel outil.





INÉDIT

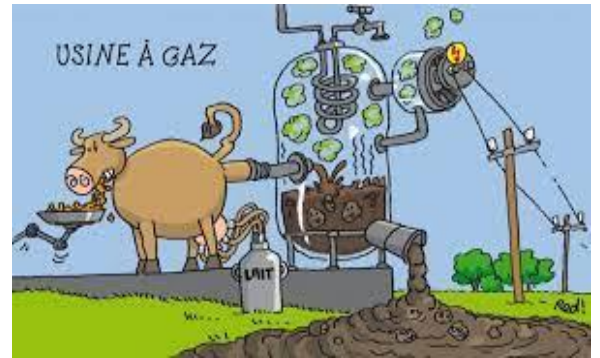


Notations 2023 et l'Usine à Gaz !!



Une fois n'est pas coutume 😄 les commissions de notation vont être modifiées. Les commissions DTP Nord et DTP Sud vont être regroupées pour donner :

- ⇒ Une seule commission exécution (A, B, C),
- ⇒ Une seule commission maîtrise (D et E)
- ⇒ Une seule commission traction (TA, TB)
- ⇒ Comme actuellement une seule commission cadres (F, G, H),



Ces modifications donneront lieu à l'application du GRH 00910. Assurément vos délégués **SUD-Rail** veilleront à l'application des garanties individuelles (la 1^{ère} année) et collectives (sur 3 ans) et des Hors Comptes dans l'intérêt des cheminots.

Une fois de plus la direction cherche encore à faire des économies et à supprimer la proximité des délégués de notation. Désormais les listings vont être de véritables annuaires. Malgré cela **SUD-Rail** sera et restera présent.

Les comptes de la SAS FRET SNCF se portent bien ... Sur le dos de ses agents !!

Les comptes de Fret SNCF au 30/06/2022 montrent un Chiffre d'Affaires et un résultat net en avance sur le budget. Les capitaux propres de la SAS sont même en augmentation. Bref la situation financière de notre entreprise s'améliore et on pourrait s'en réjouir ... sauf que ce n'est pas le cas de l'évolution des effectifs. Il y a - 131 ED (Effectif Disponible) par rapport au budget. Les bons résultats actuels se font donc sur le dos des cheminot.e.s.

Autrement dit on fait plus avec moins, au détriment des conditions de commande et de travail, des congés (souvent refusés) et sans aucune reconnaissance. Une colère légitime monte dans les chantiers et les dépôts. La direction va devoir écouter nos revendications en termes d'emplois et de salaire !!

[Fédérations CGT/SUD/CFDT - \[PRÉAVIS\]](#)
[Unitaire Journée du 29 Septembre 2022.](#)

