

JUIN 2020

# INFO CSE FRET



## **Merci aux Cheminotes et Cheminots...**

Le 11 mai a été marqué par la fin du confinement en France provoqué par l'épidémie du COVID-19. Ce fût la fin d'une période inédite de quasiment deux mois.

**L'UNSA-Ferroviaire souhaite saluer le courage affiché par nos collègues** conducteurs, agents de dessertes, Dirigeants de proximité, et bien d'autres encore, qui ont continué à assurer près de 60 % du plan de transport au plus fort de cette crise sanitaire.

L'UNSA-Ferroviaire souhaite également saluer le travail, l'abnégation et les décisions prises par les équipes RH/RS et la Direction de la Sécurité afin de préserver la santé de nos collègues. La gestion de cette crise sanitaire a été menée par le biais du prisme de la prévention, de la préservation de l'intégrité physique des agents, de la bienveillance et de l'humanité. Merci à toutes et tous.

## **Trajectoire économique de Fret SNCF...**

Il est certain que la crise sanitaire du COVID-19 aura des répercussions sur la vie économique du pays. La pandémie obligera la plupart des entreprises à apporter de grands ajustements à leurs besoins actuels en matière de chaîne d'approvisionnement, et les flux industriels seront appelés à devenir davantage "régionaux", plutôt que mondiaux. Ce « régionalisme » pourrait être une grande opportunité pour les transporteurs de Fret ferroviaire.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il existe peut-être une opportunité de conquérir de nouveaux trafics, voire même de reconquérir des marchés partis à « la route » depuis quelques années. En effet, nous pouvons penser que certains transporteurs routiers seraient mis en difficultés face à cette crise économique. Le redéveloppement du wagon isolé peut être une solution... À FRET SNCF d'être opportuniste.

**Historiquement, le Fret ferroviaire était un opérateur national qui a permis de désenclaver économiquement certaines régions mal desservies et non rentables** pour des opérateurs privés, qui n'étaient intéressés que par des trains « propres », c'est-à-dire des convois entiers à transporter d'un point A à un point B sans escale ou changement de matériel. Le rapport de rentabilité entre le rail et la route semble déséquilibré.

Il apparaît comme une urgence nécessaire de remettre ces coûts en perspective et de les aligner selon leur pertinence afin de créer une juste et loyale concurrence entre ces deux moyens de transport. C'est un euphémisme d'affirmer que le transport routier ne participe en rien à l'entretien des routes qu'il participe activement à dégrader, alors que, dans le même temps, l'obtention des sillons trains est une aventure jamais décevante et coûteuse.

Le 15 avril dernier, Jean-Pierre Farandou affirmait, devant les sénateurs, qu'il fallait un plan Marshall pour le Fret ferroviaire avec des systèmes d'aides afin de donner une vraie perspective et une vraie durabilité au transport de fret. Cela passerait par des investissements pour le fret et sur le réseau qui a

besoin d'être adapté au transport de fret ferroviaire (les voies de service, les chantiers de triage, sur des itinéraires fret...). Un système d'incitation aux entreprises serait proposé afin de faire en sorte que plus de marchandises circulent dans les trains et pas dans les camions. A date, qu'en est-il concrètement de ce plan Marshall ?

Lors de la plénière du 28 avril dernier, la Direction nous avait indiqué que la crise sanitaire du COVID-19 allait aggraver considérablement la trajectoire économique de la SAS. Sans aides conséquentes et dignes de ce nom des pouvoirs publics, l'horizon de 2021 restera obscur. La Direction a-t-elle un retour des pouvoirs publics ? Dispose-t-elle de bonnes nouvelles à nous faire partager ? Les cheminotes et cheminots de FRET SNCF sont de plus en plus inquiets concernant l'avenir.

Fret SNCF a permis à des entreprises de se développer et de faire éclore une économie, et donc l'emploi, dans des secteurs variés et isolés industriellement. Si aujourd'hui c'est **le transport routier qui emporte la donne sur le transport mondial de marchandises, car il est moins taxé et moins réglementé**, il y a une variable non négligeable que tout le monde évoque et loue, mais que peu veulent voir appliquée : l'Écologie. Cela peut prêter à sourire mais il s'agit d'un argument qui se profile lentement à l'horizon et qui, d'ici quelques années, va devenir une épée de Damoclès sur le transport industriel et son rapport à la dégradation de l'environnement.

En réponse à la vaste question de ce qui pourrait sauver le Fret, il existe une évidence que personne ne peut nier mais qui coûte plus qu'elle ne rapporte : la prise en compte des notions d'écologie et de préservation de notre environnement. Ce que le Gouvernement refuse de voir aujourd'hui pourrait nous coûter cher dans un futur proche. Le Fret Ferroviaire et le maillage national de la SNCF doivent devenir d'utilité publique pour la sauvegarde de notre mode de vie actuel et de son expansion.

**Il est vital de mettre l'accent sur la pertinence économique du Fret Ferroviaire sur les longues distances en utilisant le savoir-faire de Fret SNCF.** UN train qui traverse la France et bénéficie du maillage de Fret SNCF peut remplacer presque 80 camions en un seul trajet. Il est nécessaire pour l'économie de notre pays d'avoir le soutien d'un opérateur qui ne se défilera pas au moindre souci et qui ne verra son salut que par un gain maximum au détriment de la qualité.

**Fret SNCF se pose aujourd'hui comme une des seules entreprises à avoir opéré en moins de 10 ans des changements radicaux sur ses modes de fonctionnement.** De plus de 12 000 agents avant cette révolution, nous plafonnons, à ce jour, en dessous de la moitié, soit 6 000 salariés environ. Ce chiffre ne fait d'ailleurs que baisser. Par ailleurs, les méthodes ont évolué et se sont tournées vers le client afin de lui fournir une prestation de qualité. Il n'est plus question uniquement de lui fournir des wagons mais d'adapter notre production au plus juste pour délivrer un service complet.

Ces changements se sont faits au prix de réorganisations successives qui nous ont mis parfois en porte à faux. Effectivement, l'utilisation du Lean Management à outrance n'a pas su tenir compte des particularités de certains métiers non directement productifs mais générateurs de qualité et de ponctualité. Malgré tout cela et les difficultés que cela a engendré, les cheminots - cette « race » de travailleurs décriée mais tenace - ont su maintenir le cap et fournir un service cohérent aux clients.

**C'est cette ténacité et cette culture d'entreprise qui font que, malgré l'adversité et la concurrence déloyale de la route, un nombre grandissant de clients nous font confiance. Quelle entreprise de cet acabit peut se vanter d'être encore debout après un tel maelstrom économique ?**

**C'est simple : Fret SNCF.**

**(Contactez vos élus UNSA-Ferroviaire à l'adresse : [cse.fret@unsa-ferroviaire.org](mailto:cse.fret@unsa-ferroviaire.org))**