

EN DIRECT DU FRET

BULLETIN D'INFORMATION DE LA LIAISON NATIONALE FRET SUD-RAIL



FRET SNCF a bel et bien été liquidé le 31 décembre 2024, dans l'indifférence générale et le silence assourdissant de tous les médias de masse. Malgré notre opposition résolue et les nombreuses initiatives prises et portées par la Fédération SUD-Rail, les libéraux de Bruxelles et du Gouvernement sont arrivés à leurs fins par la création de deux filiales qui appartiennent au groupe Rail Logistics Europe (RLE) dont le capital sera ouvert dès 2026. Selon les dires de notre Directeur, 2025 sera « seulement » une année de mise en place et d'adaptation à cette nouvelle réalité : la nouvelle boîte doit tourner pour ne pas risquer de couler.

Pour SUD-Rail, la première réunion nationale de transition (en attendant les élections CSE d'avril 2025 et la nouvelle représentativité constituante) a été l'occasion de rappeler que nous n'accepterons pas de sacrifier nos conditions de travail et de vie sous la pression d'une rentabilité de toute façon inatteignable sans le soutien des pouvoirs publics vis-à-vis de la concurrence de la route.

DANS CE NUMERO

- EMBAUCHES : LE COMPTE N'Y EST PAS !
- PROBLÈMES DE FONCTIONNEMENT AVEC RÉSEAU : LE TON MONTE. VRAIMENT ?
- SYSTÈMES INFORMATIQUES : TOUJOURS LE MÊME BORDEL !
- RÉOUVERTURE DE LA MAURIENNE : PLANTAGE INTERDIT !
- ABERRATION ET DISCONTINUITÉ : DEUX MOTS QUI VONT TRÈS BIEN ENSEMBLE !





PROBLÈMES DE FONCTIONNEMENT AVEC RÉSEAU : LE TON MONTE. VRAIMENT ?

Cela fait des années que ça dure, que partout les dysfonctionnements sont relayés sur l'état de délabrement des installations ferroviaires sur lesquelles nous sommes censés travailler.

L'invasion généralisée par la végétation sur tous les chantiers FRET est connu de tous. Les éclairages défaillants et l'état déplorable des voies de service sur les triages et les ITE aussi. Les déraillements « cause Réseau » se cumulent et malgré les Droits d'Alerte des représentants du personnel et les demandes de la Direction FRET auprès de celle de Réseau, rien ne semble bouger jusque-là. C'est catastrophique !

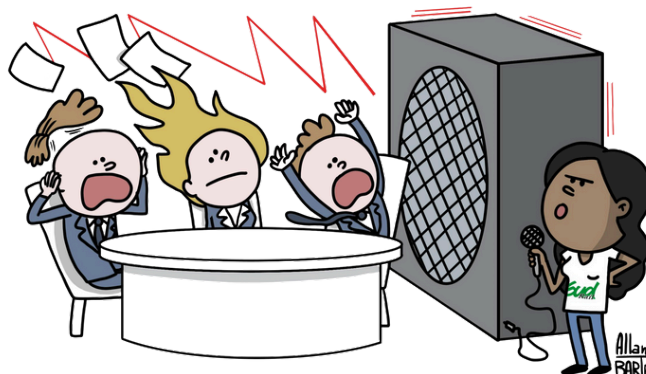
Notre Directeur nous a affirmé avoir pris les choses en main et lancé des procédures concrètes pour faire avancer les choses. Constats d'huissier, courriers à la Direction de Réseau. Il était temps !

EMBAUCHES : LE COMPTE N'Y EST PAS !

Si une soixantaine d'OPF vont bien entrer en école dans le premier semestre 2025, SUD-Rail estime que nous sommes encore bien loin du compte pour répondre aux besoins sur l'ensemble du territoire.

Nous avons de nouveau alerté sur la nécessité de commencer tout de suite à recruter des ADC pour faire face à la vague de départs en retraite prévisible dans les 3 ans à venir. Ce ne sont pas les 2 malheureuses écoles TA programmées pour le moment (une a commencé le 20/01, l'autre est prévue en mars) qui suffiront !

Nous connaissons la pyramide des âges dans la population ADC, l'entreprise aussi ! Il est hors de question que nous ne puissions réaliser des trafics par manque de conducteurs : la responsabilité de la pérennité de la boîte est bel et bien dans la capacité de recrutement de nos patrons. A eux de faire en sorte que nos métiers redeviennent attractifs.



SYSTÈMES INFORMATIQUES : TOUJOURS LE MÊME BORDEL !

Les ADC ont pu constater le déploiement foireux de SIRIUS Next, parfaitement inadapté à la conduite des trains de FRET et régulièrement en plantage total.

Dans la pratique, beaucoup restent sur SIRIUS NG plutôt que de subir les informations contradictoires de l'outil avec la situation imposée par le respect de la réglementation ferroviaire.

Et que dire de ORP-LEM ? Depuis son déploiement, les utilisateurs au quotidien ne peuvent que faire le constat de ses nombreux bugs. Les mises à jour automatiques des crochets par l'outil entraînent la suppression d'informations que les opérateurs avaient rentré dans l'outil.

ES LOCO restera en fonction jusqu'à fin février pour assurer un doublon en cas de plantage de LEM. Une amélioration du système doit intervenir d'ici fin janvier, qui vivra verra...

La Direction s'engage à mieux accompagner les agents utilisateurs de LEM pour acquérir les gestes métiers appropriés à l'outil. C'est exactement ce que nous demandions depuis l'annonce du déploiement effectif ! Dommage d'avoir laissé les agents galérer autant de semaines !



RÉOUVERTURE DE LA MAURIENNE : PLANTAGE INTERDIT !

Une grosse partie du plan de transport va être chamboulé et rééquilibré de Vintimille à Modane. Beaucoup de trafics vont de nouveau passer par la Maurienne, la répartition des charges Conduite et Opérations au Sol va se ressentir sur plusieurs territoires.

La Direction a interdiction de se planter sur les moyens mis en face des besoins des chargeurs tant matériels qu'humains. Le Directeur nous affirme que tout est sous contrôle et que nous serons prêts dès début avril pour reprendre les circulations et s'engage à travailler avec les OS à la bonne remise en service de la ligne, nous verrons ce qu'il en sera et surtout si nos remontées du terrain seront prises en compte.

ABERRATION ET DISCONTINUITÉ : DEUX MOTS QUI VONT TRÈS BIEN ENSEMBLE !

Accrochez-vous, ce qui va suivre n'est pas une blague...

Dans le cadre de la discontinuité, nous allons devoir louer à la société « C32 » (anciennement Fret SNCF qui reste propriétaire de foncier et d'Engins Moteurs) les 36300 utilisées sur la Maurienne.

Nous allons donc devoir payer de la location pour des locomotives qui nous appartiennent mais en plus, nous devrons également payer Technis (nouvelle boîte issue de la dissolution de Fret SNCF...) pour en faire assurer l'entretien !

Elle est pas belle la discontinuité ?

Voilà où va passer une partie de l'argent que les cheminot.es vont produire...on pourrait presque en rire.



QU'ON SE LE DISE, QUELQUE SOIT LE NOM DE NOTRE NOUVELLE BOITE, NOUS LUTTERONS TOUJOURS POUR LE MAINTIEN ET L'AMÉLIORATION DE NOS DROITS, DE NOTRE RÉMUNÉRATION ET DE NOTRE CADRE SOCIAL.

VOS MANDATÉS SUD-RAIL