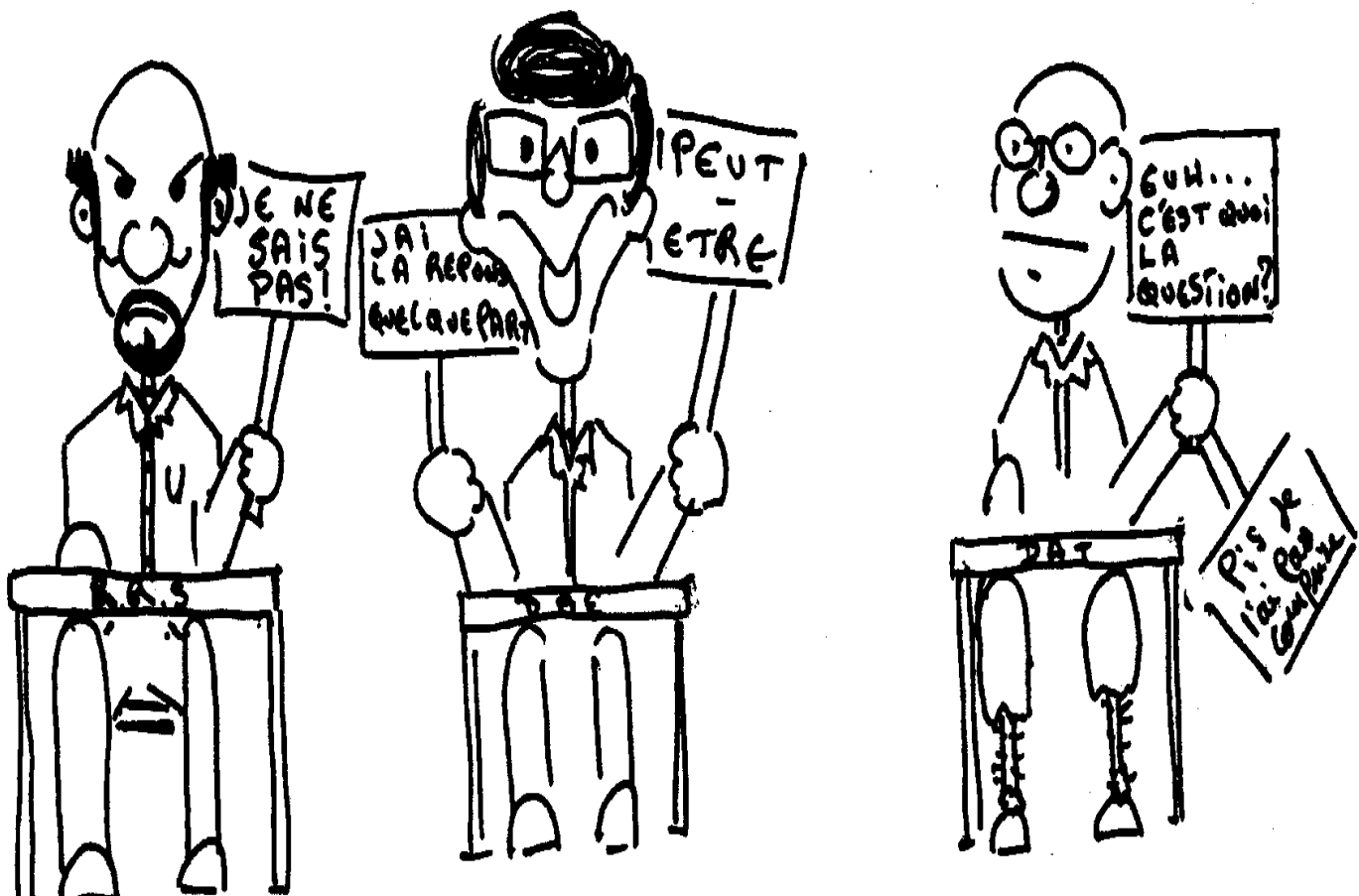


Sud Rail JOURNAL DES DP

DU 29 et 30 AVRIL 2009

De LORRAINE FRET

CA SE PASSE COMME CELA AUX DP !!



L'ECOLE DES FANS VERSION FRET

SUD

EDITO

Les premières DP de la grande famille FRET DFE se sont déroulées les 29 et 30 Avril. C'est dans une ambiance bizarre que se sont déroulées ces DP. En effet, nous avons été surpris par le nombre de représentants de la direction (si peu, 3 seulement), plus étonnant, l'absence de MR DOUTE « père de la famille FRET Est ». Il nous semblait pourtant important et légitime que ce monsieur vienne au moins ne serait ce qu'une heure se présenter aux représentants du personnel car dans l'assistance certains délégués ne connaissaient pas leur nouveau « papa ». Pour la direction, seuls étaient présents MR PISIAS responsable pole social, MR TOUSSAINT directeur adjoint exploitation et MR LESCASSE directeur adjoint traction. Aucun DUE, ni DUT n'étaient présents. Et nous jugeons plus que nécessaire la présence des DUE et du DUT au vu des réponses fournies par les personnes présentes. Entre les « je sais pas », « on verra demain », « il y a des choses plus importantes à la SNCF » j'en passe et des meilleurs nous n'avons pas eu beaucoup de réponses claires sur les questions traitées car vu l'organisation désastreuse de ces DP de très nombreuses questions n'ont pas trouvé réponse dans les horaires légaux.

Réunir les différents frères et sœurs ne nous semble pas une bonne chose, non pas parce que nous ne voulions pas connaître nos collègues, mais il est apparu évident que lorsque nous traitons des questions purement traction nos copains de l'exploitation étaient un peu perdus et vice versa pour leurs questions. Mais n'est ce pas le but non avoué de la direction de « pourrir » les DP. Le ressenti que l'on peut avoir de genre de réunion est bien que la direction se moque des délégués du personnel donc des cheminot(-e)s. Pour mémoire nous avons 2 jours de DP pour la traction et 2 jours pour l'exploitation, maintenant nous en avons que 2 en tout. Il ne faut pas être devin pour se rendre compte que la direction n'a aucune intention de faire fonctionner correctement cette instance. A la fin de ceux-ci nous avons pu traiter que 100 questions sur 350. **Sans commentaires**

DECLARATION

Monsieur le Directeur,

Les élections professionnelles du 26 mars 2009 ont confirmé une nouvelle progression de SUD-Rail.

Sur le périmètre des DP4 avec 5 élus exécution et 24.66% des voix (1ère OS à l'exécution), les cheminots ont clairement affirmé la confiance qu'ils accordent à notre syndicalisme de proximité et de lutte.

Notre position concernant la création de DP Fret recouvrant l'ensemble du territoire et regroupant l'ensemble des agents affectés dans une même « famille » n'a pas changé. Pour SUD-Rail c'est une volonté d'autonomie de votre part. Une autonomie prélude à la filialisation.

De plus nous déplorons la taille de ces DP (16 titulaires + 16 suppléants + les RS de chaque syndicat + la direction) ce qui va pénaliser la qualité des débats et la recherche de solutions aux problèmes posés par les cheminots.

Ces élections sont intervenues en période de crise économique dont chacun sait dorénavant que la SNCF est touchée dans toutes ses activités.

Face à la crise mondiale d'un système capitaliste qui fait face à ses limites spéculatives, 2 mobilisations d'envergure des salariés du public et du privé ont eu lieu le 29 janvier et le 19 mars et une à venir le 1^{er} mai. Le mot d'ordre est clair « NOUS NE VOULONS PAS PAYER LEUR CRISE ».

Or il apparait clairement que concernant le Fret, ce sont bien les cheminots qui vont payer les pots cassés.

Nous en voulons pour preuve votre note sur le management de la crise.

En effet face aux prévisions de résultats 2009 pour Fret SNCF où l'objectif de 1,8 milliards d'€ de CA attendus ne sera probablement pas réalisés, les résultats au 1^{er} trimestre étant 20% en dessous de ce qui était espéré vous vous êtes fendus d'une note où vous pointez les réductions en terme de production et d'effectifs à réaliser.

Ainsi :

- Réduction du plan de transport tant sur le train massif que sur le wagon isolé.
- Restitution des wagons non utilisés.
- Radiations des locomotives et garage bon état.
- Programme jugé « ambitieux » de réduction des effectifs d'environ 13%.

Cette période riche en incertitude n'est pas faite pour rassurer les cheminots qui travaillent pour le fret et l'exécution d'un service au client le plus qualitatif possible. L'annonce de suppressions supplémentaires de postes au fret est loin de les rassurer. Cette situation est loin de nous satisfaire en regard de la souffrance humaine qu'elle génère d'une part et du sentiment de laisser pour compte qu'elle entraîne.

Cette note envisage également des mesures de chômage partiel menée en lien avec DRH SNCF.

Qu'entend la Direction du Fret Est par là ?

Concernant le Wagon isolé votre note sur le management de la crise fait état d'études visant à rapatrier du tri de plateformes vers des hubs. Quels sont les sites visés ? Combien d'agents sédentaires et ADC seront concernés par ces transferts de charges ?

De plus, l'annonce du secrétaire d'état au transport sur la création d'une « société de portage » composée de RFF, la caisse des dépôts et consignation ainsi que l'opérateur américain « Railroad development » chargée de promouvoir les Opérateurs de Fret de Proximité nous interpelle.

Ainsi Fret SNCF ne serait plus l'opérateur ferroviaire privilégié pour le transport de wagon isolé.

Alors qu'il est notoirement connu que les Opérateurs de Fret de Proximité ne peuvent survivre que subventionnés.

Cela signifie que l'état préfère autoriser le subventionnement d'une entreprise américaine plutôt que le subventionnement de l'établissement public dont il est l'unique actionnaire. Cocasse comme situation. Pour SUD-Rail, le versement d'argent public ne doit pas servir à développer la concurrence entre opérateurs ferroviaires mais bien à développer un vrai service public de transport de fret ferroviaire.

Autre sujet d'actualité : le projet « FREGATE » mené au sein du Pôle d'Activité Combi-Express et le pôle agriculture dont beaucoup ont entendu parler mais dont on ne sait pas grand-chose de plus sauf qu'il entérinerait de fait la création d'une filiale de droit privé qui se verrait dotée de ses moyens traction et d'exploitation pouvant ainsi contourner la réglementation applicable à la SNCF.

SUD-Rail aimerait avoir des informations et vous entendre sur ce sujet. Il est certain qu'en filialisant l'intégralité des transports « rentables », FRET SNCF ne verra jamais le bout du chemin. Mais au fond, n'est ce pas le but recherché ? En attendant nous n'avons toujours aucune réponse sur ce sujet.

Le 2^{ème} groupe de travail sur le transfert CRML/CRLO s'est tenu.

Basé sur un soit disant volontariat des CRLO pour conduire des engins plus puissants, l'objectif des expérimentations en cours est loin du philanthropisme affiché sur les opportunités d'un déroulement de carrière harmonieux pour les CRLO concernés. Nous avons constaté que ce GT est très éloigné de la lettre du cadrage initial et que ces agents soient volontaires ou non l'expérimentation est maintenue (exemple CERBERE).

L'objectif affiché est bien la baisse des coûts d'utilisation du personnel. SUD Rail ne s'engagera pas dans cette voie, « les irresponsables » ne sont pas ceux qu'on croit. Pour nous chaque cheminot conducteur (CRLO, CREQ ...) doit intégrer une filière traction unique. Nous ne cautionnerons jamais le dumping social ou l'éclatement !!

Contrat tripartite, parcours pro, passerelles, des mots, de la communication d'entreprise, mais quel bilan peut on tirer à l'heure actuelle ? Beaucoup de bruit et d'effets d'annonces pour... pas grand-chose. Pour faire avaler la pilule de l'ultra spécialisation et de l'éclatement de la SNCF en activités autonomes, PEPY avait promis aux agents du Fret des garanties sur leurs parcours professionnels et des passages « faciles » entre les activités. Sur le terrain, vous commencez à être nombreux à constater l'absence de mise en œuvre de ces promesses. Pour SUD Rail, chaque agent du Fret doit pouvoir dérouler sa carrière dans un parcours professionnel valorisant sans être contraint à la mobilité géographique. L'affectation d'office de cheminots à l'activité Fret ne doit pas en plus conduire à la destruction des parcours professionnels. Il n'est pas possible de laisser à chacune des activités le soin de décider, en fonction de ses besoins propres du moment, du parcours professionnel des agents.

Nous aimerions aussi revenir sur l'éloignement de plus en plus grand et par rapport aux lieux de FS ou de PS. Bien sûr dans votre quête de pro d'intégrer les temps de parcours pour se rendre ou revenir des « Résid pour vous que cette non prise en compte aboutisse de facto à une réduction l'ADC et que cela ait un impact sur sa santé et sur la sécurité des situations sont inacceptables !



Pour les notations 2009, en route pour le grand bazar. Trois mois après les cheminots des autres services, la difficile épreuve des notations va commencer au Fret. Sur des périmètres déments (les directions Fret), les délégués de commissions désignés par les Organisation Syndicales vont devoir reconstituer des listings, appliquer le RH0910, et tout ceci en quelques jours. Que dire de la rétention d'information faite par le pôle RH sur notre établissement concernant l'envoi des listings de notation avec comme seule réponse « on verra bien à la prise de connaissance », cette attitude n'est pas tolérable.

SUD Rail a été la seule à dénoncer cette organisation des notations au Fret, réclamant des notations au niveau des circonscriptions DP, collant le mieux au terrain et permettant une proximité indispensable avec les cheminots. Certains ont préféré la bureaucratie et l'usine à gaz...

Nous voudrions attirer votre attention sur les documents mis en distribution dans les casiers des agents. En cette période de crise, de récession où la direction n'arrête pas de clamer haut et fort que tout va mal, que les caisses sont vides et que le Fret est en déficit de plus de 500 millions d'euros comment expliquez vous la distribution de magazines style Traffic, les infos etc..... en papier glacé sachant que cela coute horriblement cher. Comment expliquer aux cheminot (-e)s cette dépense alors que beaucoup se retrouvent sans travail ? Il serait peut être plus judicieux de stopper cette communication couteuse alors que l'on demande des efforts aux agents et que ceux-ci tirent la langue. De plus nous aimerions savoir qui compose le groupe d'agents de conduite qui a contribué à la rédaction de l'UTFL News car nous n'avons pas été mis au courant.

Pour finir nous voudrions revenir sur l'absence de GM à Thionville et à Metz, en effet il n'est pas normal que ce soient les ADC qui remplacent celui-ci. De trop nombreuses fois nous sommes obligés de rester pendu au téléphone pendant de longues minutes avec Woippy afin d'avoir les papiers nécessaires (marches, bon de taxi etc....) pour la bonne tenue de la journée de service. Cette situation ne peut pas perdurer car elle empiète sur le travail de sécurité de la préparation de la mission du conducteur.

CONDUITE

Procédure à faire pour pouvoir bénéficier de la carte 1ere classe pour les TB ayant 49 ans : il existe un imprimé que l'agent demande directement à l'Agence Famille ; à réception il s'adresse à l'assistant(e) RH qui complète et fait signer cet imprimé pour que l'agent le renvoie à l'Agence Famille.

Commande Woippy

Aucun temps supplémentaire ne sera accordé à la PS. Pour la direction, 13' c'est largement suffisant.

Lorsque l'on sait les difficultés rencontrées tous les jours à la PS ça laisse rêveur... Difficultés qui risquent de s'accroître en juin, où il faudra en plus se renseigner sur sa réservation d'hôtel pour les découchés Chalons sur Saone, vu qu'il n'y aura plus de plan de couchage au prochain service.

De joyeux moments encore en perspective... Pour tous problèmes rencontrés, n'oubliez pas d'annoter vos BS.

Formations

Une école CRML initiale a débuté à Metz le 16 Mars pour les besoins de l'UT FRET Lorraine. Il reste actuellement 10 agents en formation, tous déjà cheminots sur la région. Nous avons demandé où seront nommés les futurs TA, réponse de la direction : « L'affectation des futurs CRML sera réalisée en fonction de la charge de travail sur sites ; à ce jour, il n'est pas possible de définir les futurs lieux d'affectation »

Une formation TA vers TB débute le 2 Juin à Lille, 6 CRML de la région intégreront la formation pour les besoins de l'UT FRET Lorraine. Chaque CRML déclaré pour une inscription à la prochaine école TB sera reçu en entretien par le RFUT.

Six candidats seront retenus à l'issue de ces entretiens qui débiteront début mai.

Charges de travail roulement CRML

La direction de la DFE nous a donné l'évolution de la charge de travail CRML pour le prochain changement de roulement de juin prochain :

- Stabilité sur les sites de Blainville, Thionville, PAM, Forbach et Conflans.
- Diminution à Woippy suite à la réorganisation de la charge Révigny et transfert TA vers CRLO.
- Création d'un roulement CRML Fret à Metz au 14 juin prochain, suite au transfert de charge du roulement TB 124 vers TA.

Charges de travail roulement TB

Site de MZS au 20/04/2009 :

- 121C + 122 à 149 JS (baisse d'environ 15 JS en prévision pour juin)
- 174 à 69 JS (prévision de 15 JS transféré FB 439 et THL 163)
- 124 à 32 JS (transfert prévu en TA, volume à définir)

Site de THL au 20/04/2009 :

- 121 à 52 JS (prévision de rajouter 8 JS)
- 162 à 57 JS (stabilité)
- 163 à 34 JS (charge stable auquel il faut ajouter 10JS SBK)
- 123 à 77 JS (baisse prévue d'environ 7JS).

Site de WPY au 20/04/2009 :

- 121 à 47 JS (prévision d'augmentation de 7 JS)
- 122 à 105 JS (stable)
- 124 à 40 JS (stable)

Mutations

Après la mutation de Mr WEBER vers Forbach, deux nouveaux TA de Woippy vont débiter la formation afin d'obtenir le permis Classe II. Ils intégreront alors le nouveau roulement interopérable du site de FB.

Transfert de charges

Le transfert de la charge du roulement TB 124 de Metz vers les CRML, se fera au 14 juin prochain nous a assuré Mr Lescasse (Directeur Adjoint Traction de la DFE), qui nous a certifié que 5 agents souhaitaient intégrer le nouveau roulement CRML de Metz. Visiblement, la direction de la DFE a du mal à mettre ces chiffres à jour. De plus, les agents volontaires ne sont pas formés ligne et dans le même temps l'entreprise n'a pas programmé d'extension ligne.

Il est donc difficile d'envisager de ce fait un transfert de charge au 14 juin.

Notre délégation est de nouveau intervenue pour demander qu'une partie de ce roulement soit basée à FB et WPY.

Roulement AICR

Notre délégation est intervenue, comme elle l'avait fait lors du dernier CHSCT, pour dénoncer l'application du titre II du RH007 pour les roulements 270 et 271 de FB et WPY.

La direction continue à camper sur ses positions. Cependant, sous la pression émise par notre délégation, ajouté au courrier rédigé à l'inspecteur du travail par les membres SUD-Rail du CHSCT de Woippy, le directeur adjoint FRET de la DFE a indiqué qu'une expertise complémentaire sera réalisée.

A noter que l'inspecteur du travail que nous avons saisi sur le sujet rencontrera la direction de l'UT FRET le 13 mai prochain pour éclaircir les divergences entre notre OS et la direction.

Congés

Nous avons demandé un tour supplémentaire pour les agents n'ayant pas eu de période en juillet/aout. Ce n'est pas prévu mais des congés devraient pouvoir être attribués pendant les figeages prévu en d'aout. Nous resterons attentifs à ce sujet car il semblerait que la direction se réserve le droit de nous imposer nos congés durant les périodes de réduction d'activité ! A suivre...

GM Woippy

La formation d'un agent supplémentaire au poste d'appui local du site traction de Woippy est prévue en juin 2009.

De plus, notre délégation a demandé sur quel texte réglementaire l'entreprise se base pour accorder des repos périodique de seulement 24 heures au poste d'appuis local du dépôt de Woippy : Réponse de l'entreprise : « Ce cas de figure ne s'est pas produit. »

Les agents concernés apprécieront !!!

Service Logistique Woippy

Le projet de formation des agents du service logistique à des tâches relevant actuellement du poste d'escale FRET est toujours à l'étude.

Concernant le paiement de l'indemnité astreinte neige, l'entreprise s'est engagée à faire le nécessaire pour indemniser les agents dans les meilleurs délais.

Pour l'entreprise « l'effectif disponible est en conformité avec le cadre d'organisation. Une étude de réorganisation est en cours ; elle est liée à une évolution des tâches des APLG. Le départ de 3 agents BELLO, HIRTZMANN et HUTTIN s'inscrit dans ce contexte. »

METZ

Les « frégates »

Des réponses évasives nous ont été apportées sur ce sujet et pourtant c'est l'avenir même du dépôt de Metz et des dépôts environnants qui est en jeu !

Un projet est à l'étude et sera présenté au CE Fret. Mais pour le moment il serait prématuré de parler de recherche de volontaires...

C'est faux ! Nous savons très bien que les démarches pour trouver des CRL ont commencées. Sortez le projet « volontaire » par la porte, il revient par la fenêtre ! Alors que le trafic s'écroule, que nos trains sont supprimés, que les SU se multiplient, comment expliquer une telle logique, vouloir réserver le peu de travail à une vingtaine de CRL au détriment des autres c'est néfaste, suicidaire et inacceptable ! Que vont devenir les agents qui restent sur le carreau ?

DERNIERE MINUTE !

PROJET FREGATE : NOUS Y SOMMES !

Et voilà, malgré les dénégations de la direction, ce projet se met en place insidieusement. Ainsi, le sujet est abordé en JM à Metz et pire, dans certaines UP (CSS par exemple), il est présenté en accompagnement !

Un document de trois pages expose les principaux points de ce projet :

- tout d'abord, les agents volontaires devront au préalable satisfaire à un entretien afin de connaître leurs motivations (en fait, un véritable entretien d'embauche) !
- ensuite un **contrat** sera signé par le volontaire !
- concernant les conditions de travail, fini le RH... ainsi parmi d'autres réjouissances : 104 RP annuels, plus de taquets 19h00 / 06h00, ce sera 00h00 / 00h00, possibilité de se faire payer ses RM voir ses congés !
- 200 conducteurs seraient concernés sur toute la France
- on en passe et des pires !

Face à ce dumping social, face à cette nouvelle provocation, face à cette volonté de filialisation du Fret, Sud-Rail dit **NON !**

Nous n'accepterons jamais de brader nos conditions de travail, notre vie de famille, notre santé au profit d'une minorité!

A bon entendeur...

Évolution de la charge de travail

Charge constante pour EPOC mais baisse pour GALOM.

Malgré notre vive opposition, le roulement 124 est bien appelé à disparaître les agents de ce roulements intégrant le 122... où les périodes FAC sont déjà le plus souvent synonyme de SU. Si en plus une partie de la charge est transférée vers « Frégate », il y a vraiment du souci à se faire.

Études de ligne CJ

Toutes les études devraient avoir eu lieu d'ici début juin.

CRML Pont a mousson

La direction de l'UT qui s'était engagée à mettre en place l'application pacific sous 15 jours, à compter de la réunion du 9 mars, l'a réalisé malgré un retard de plus d'un mois.

Concernant la modification des marches des trains 412250 et 48292, qui engendrent la modification des fins de service sur des JS à PAM, notre question a été transmise au pôle Ingénierie de la DF Est en vue d'une éventuelle modification.

Le DUT s'est engagé, lors du CHSCT Woippy de mars, à alimenter le roulement 436 de Pont à Mousson d'un 5ème agent. Ce mouvement sera effectif au 15 mai 2009 avec la mutation d'un CRML sur ce site, ceci afin de monter un roulement respectant le RH0077.

CRML Forbach

On se dirige donc vers deux roulements sur le site de FB : un premier interopérable pour réaliser des trains FB-SBK pour les agents formé permis « Klass II » et un second reprenant la charge actuelle du roulement 439 pour les agents n'obtenant pas le fameux permis.

D'après la direction, tous les agents de FB souhaitent intégrer le roulement interopérable. Rappelons que pour le moment un CRML ne peut effectuer plus de 15km en territoire étrangers mais que l'obtention du permis classe II ouvre bien des portes à l'entreprise et, comme tout le monde le sait : l'accord ne tient qu'à un fil, ou plutôt à un « décret » !!!

D'après la direction, toutes les JS dans le roulement 439 de Forbach, dont les étapes conduites sont d'au moins 50 km, sont concernées par l'indemnisation des EVS titre 1, la cellule Ametiste génère automatiquement le paiement des EVS au titre I.

CRML Conflans

Les trains de charbon entre CJ et PAM, actuellement dans le roulement TB 123 de THL, devraient être transférés dans le roulement CRML de CJ au 2ème semestre.

Le transfert du local de prise de service des CRML (situé actuellement dans le bâtiment de l'ex dépôt de Conflans) vers le bâtiment de la Zone Ouest est à l'étude.

C'est le DPX en charge du dossier qui a réalisé une première présentation du projet lors de rencontres avec l'ensemble des agents concernés.

Le transfert sera effectif dès que les travaux nécessaires auront été réalisés.

Aucuns travaux prévus pour le moment sur la route d'accès au poste ouest de CJ.

Pesage du roulement 433 de CJ : 181 points. PMJR du roulement : 30,50 euros.

CRML Woippy

432

La perte des JS Révigny au prochain changement de roulement est confirmée. Cette charge sera réalisée par les CRML de BLV au titre II

Notre délégation a demandé que cette perte soit compensée. Nous nous opposeront à tous transferts qui feraient perdre des lignes à ce roulement, réalisé au titre I.

433

La formation 66400 a été repoussée à la fin de l'année. Nous continuerons à nous opposer à l'intégration de cet EM dans ce roulement déjà suffisamment mal traité par l'application du titre II du RH0077.

Concernant les JS « JTA » de 5h30 qui se transforment en journée de 8h à la prise de service, un énième rappel sera fait au bureau de commande pour que cesse ces dérives réglementaires.

Malgré les départs en formation de plusieurs agents de ce roulement à l'école TB du 2 juin à Lille, la direction de l'UT Fret n'a pas prévu d'étendre d'agents lignes pour intégrer ce roulement. Et alors que le DAT n'a pas annoncé de nouvelles pertes de charge pour ce roulement pour juin prochain, il n'est donc pas difficile d'imaginer que l'entreprise souhaite regrouper ce roulement avec le rlt 432, pour palier à la perte du Révigny. Ce qui pourrait entraîner la remise en cause du titre I.

SUD-Rail, qui est à l'origine de l'obtention du titre I à l'automne 2005, ne laissera pas cet acquis s'envoler.

435 – 436

Le Directeur Adjoint Traction a indiqué, lors de cette réunion, qu'il n'y aurait ni formation électrique pour les agents du 435, ni extension ligne pour les TA du 436 d'ici la fin de l'année. Etonnant, sachant que 6 agents vont intégrer une école TB et que 7 autres sont souhaités pour récupérer la charge du roulement TB 124 de MZS.

L'affectation des CRLO sur le chantier débranchement est prévue pour l'adaptation en juin prochain. Pour SUD-Rail, il n'est pas question de voir les CRLO réaliser prochainement la charge du débranchement, pendant que des CRML pourraient se retrouver à faire de « la chaise » parce que l'entreprise n'a pas anticipé d'extension ligne pour ces TA. Le DAT a également indiqué qu'un CTT formera le SPELOC afin que celui-ci décline la formation aux CRLO

Notre délégation refuse tout transfert tant que les agents du 436 n'auront pas intégrés une formation extension ligne. Si la direction continue d'écouter mais de ne pas vouloir entendre nos revendications sur le sujet, notre OS et les CRML sauront prendre leurs responsabilités... A bon entendeur !!!

Les JS HGD seront réalisées progressivement par les CRML du 435 dès que ceux-ci auront acquis la connaissance Hagondange, puis seront intégrés au roulement 435 au changement de roulement pour compenser la perte de la charge IKEA.

Le tri sur le site de Metz-Sablon, réalisé par les CRML, sera assuré par un locotracteur au départ de Woippy de matinée.

Figeages des matinées aux faisceaux formation et débranchement du 1^{er} au 31 août. A part les figeages traditionnels des périodes de fêtes et estivales, il n'y a pas de figeage autre qui soit programmé.

THIONVILLE

438

Il n'est pas prévu que la desserte de Kintzig rentre dans le périmètre de conduite des CRLO.

432

L'entreprise ne souhaite pas attribuer de temps supplémentaires lors des prises de services pour palier aux problèmes rencontrés notamment par les CRML de THL. Pour l'entreprise, malgré les difficultés pour obtenir des marches, bon de taxis ect..., le temps imparti de 13minutes reste suffisant.

Cinq agents intégreront le roulement 432 après leur formation extension ligne.

123

Dans l'état actuel des trafics, les trains de charbon entre CJ et PAM devraient être transférés dans le roulement CRML de CJ au 2ième semestre.

163

Nous avons demandé le plan de transport à partir de mi-juin suite aux travaux de Nittel. Mr LESCASSE (D.A.T.) nous a répondu textuellement : « les trains passant normalement par Apach seront détournés par

Forbach ». Voilà à un mois et demi du début des travaux personne n'est capable de nous dire quels trains vont rouler et comment vont être montés les tournées. Pas mal NON, sachant que l'on demande depuis plus d'un an des informations concernant ces fameux travaux.

Nous avons demandé des éclaircissements sur le projet SBK, la aussi réponse évasive du DAT incapable de nous dire combien de trains. Il est clair à nos yeux que cette nouvelle charge n'est autre que la charge des futurs CRML interopérables. Mais la direction n'ayant pas pour l'instant les agents souhaités, elle nous donne cette charge mais pour combien de temps. Et après..... SUD Rail ne refuse pas de la charge, nous voulons simplement de la charge pérenne. Nous avons rappelé à notre cher DAT que les agents ne sont pas des pions sur un échiquier, mais la direction s'en fout. Il y a des choses plus importantes à la SNCF dicit le DAT. Belle reconnaissance de l'entreprise, n'est ce pas, n'oublions pas que l'on nous a vendu ce roulement comme étant l'avenir du dépôt..... mais comme le dit notre DAT ce qui est valable avec un DET ne l'est plus sous le règne d'un autre !!!!!

L'évolution du fret interopérable.

Pour Sibelit -30% de km-trains par rapport à la moyenne 2008, et de nouvelles baisses en avril et mai liées à une chute très importante (au moins 70%) du trafic Anvers à Creutzwald.

Concernant l'Allemagne, la tendance est à la baisse, comme pour l'ensemble des trafics. Pour l'heure le service d'été est comparable au service actuel avec les dernières suppressions.

CRML Blainville

Trafic solvay/novacarb.

Les approvisionnements ferroviaires de ces deux clients sont passés en Appel d'Offres en ce début d'année. Cet AO porte sur les appros Charbon pour Solvay (330 000 tonnes) et pierres calcaires pour Solvay et Novacarb (1,8 Millions de tonnes pour les deux).

Fret devrait avoir un retour sur ces propositions en mai, avec une prise d'effet au 1er janvier 2010.

Marché du train de bouteilles (Neufchâteau /Vittel).

Marché de verre creux entre Gironcourt et Obernai

Fret a fait de nouvelles propositions à OI (Gironcourt) qui les étudie actuellement. S'il est retenu, le changement d'opérateur pourrait avoir lieu en janvier 2010.

NSG de Golbey

Fret a plus de flux au départ de NSG depuis début 2008 (VEOLIA assure l'ensemble du trafic ferroviaire). Toutefois, il est en pourparler avec ce client pour récupérer de nouveaux flux sur l'international. Il doit avoir un retour en juin.

Panachage des JS

SUD Rail a demandé un panachage de journée fin d'avoir un déroulé de journée de service moins monotone dans la grille née de la fusion des roulements 432d/431. Cette solution sera réalisée au changement de service du 14 juin 2009.

Route d'accès au dépôt de BLV.

Devant la dégradation importante de la piste interservices un rappel a été réalisé auprès de l' ABE le 25 février.

Information ABE:

- Un devis est en cours et devrait aboutir ce mercredi 22/04.
- Les travaux seront réalisés début mai
- Une signalisation adaptée sera mise en place par l' ABE en attendant les travaux.

Les prises de service des CRML de BLV enfin en adéquation avec les heures de sorti dépôt lors du prochain changement roulement.

Une étude sera réalisée prochainement par le responsable de site concernant les heures de sorties inscrites dans ESLOCO ; si besoin, elles seront rectifiées en conséquence.

SEDENTAIRES

CRLO

Blainville

Pas d'évolution de charges envisagée pour les CRLO.

Une prestation au sol assurée pour Infrarail (TGVRR) à partir du 1er Juin entrainera le tri de wagons réformés et la formation de trois trains supplémentaires. La période de tri des réformés est déjà prévue dans l'organisation qui ne sera donc pas modifiée pour les CRLO. Aucune formation CRLO sur l'UE FRET de Blainville en 2009.

Woippy

Un agent est en cours de formation CRLO.

Deux agents ont réussi récemment leur formation pour permettre la mise en œuvre, sur le hub de Woippy, de l'expérimentation qui consiste à autoriser les CRLO à la conduite d'engins plus puissants.

4 CRLO sont retenus pour la formation à la conduite d'engins plus puissants. La formation commencera à partir de la deuxième semaine de mai.

Thionville

Aucun agent de l'UE en formation CRLO

REORGANISATION

Pont-à-Mousson : Il s'agit de tenir compte de l'intégration des moyens Infra et TER dans l'EEV. De plus les tâches de saisie seront reportées sur le CPL à Woippy. L'étude n'est pas finalisée.

Metz-Sablon tri/dessertes : Projet pour le 01/06/09, non chiffré. Les dessertes de Metz-Sablon se feront au départ de Woippy. Il n'y aura plus de tâches de tri à MZS. Les conséquences sur le cadre d'organisation ne sont pas encore déterminées.

Woippy : Au 01/05/09, des économies de JS sont en cours d'organisation. Les roulements sont en cours de consultation. Selon le calcul de réserve, la diminution du nombre d'emplois sera située entre - 15 et - 20.

Revigny : Le poste de Responsable Opérationnel Fret (R18001) est supprimé. Les tâches production sont intégralement reprises par le CPL de Blainville.

Champigneulle : Les postes de Coordinateur Production (C23001) et de Responsable Agrès/Ecritures (C23002) sont supprimés. Les tâches leur incombant sont assurées par le CPL de Blainville

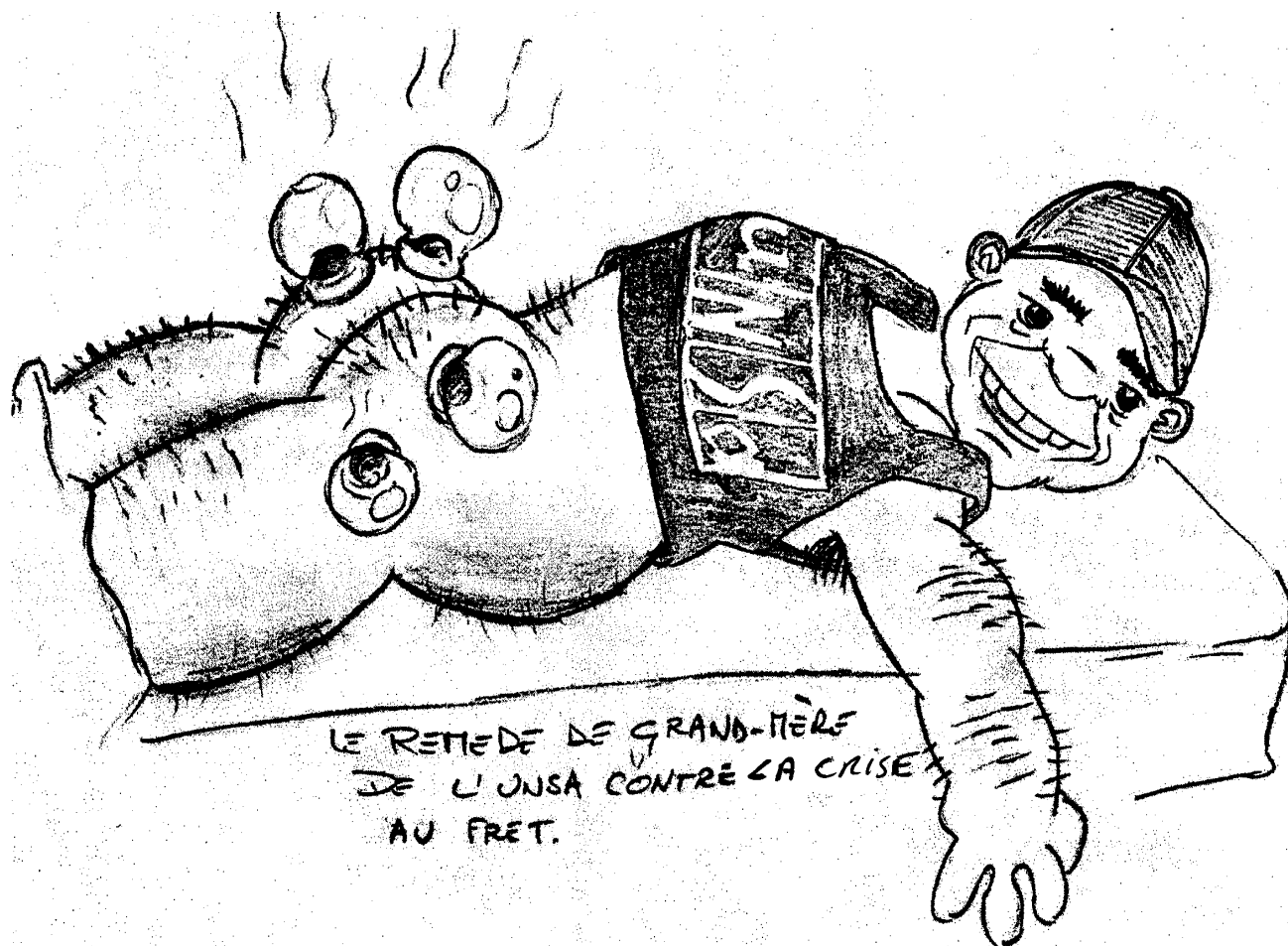
Blainville : Le poste d'opérateur de saisie passe de 2x8 à 3x8 (1 ED + part réserve) du lundi 4h00 au samedi 4h00, la création de nuit est temporaire, l'impact de PRU n'étant pas identifié à ce jour.

Conflans : au 01/06/09, adaptation de l'organisation du chantier de Conflans : suppression du CS Est en nuit et de l'agent de manœuvre dessertes en soirée

Apach : au 14/06/09, passage en journée du poste de chef de manœuvre Apach, et suppression des missions Fret du CSBV

Gandrange : au 01/06/09, adaptation de l'organisation du chantier de Gandrange à la fermeture du Haut Fourneau Mittal

Forbach : au 01/06/09, figeage du poste de brigadier import



**Prochaine réunion DP
Le 17 et 18 juin 2009**

La délégation SUD Rail

Hervé Bérézowski (UE WPY), Sébastien Speziari (UE WPY), Alain Wallerich (UPT THL),
Arnaud Mabillet (UPT WPY), Fabien Bertrand (UPT THL), Philippe Georges (UPT WPY),
Daniel Borel (UPT MZS), Jocelyn Petit (UPT BLV),
David Genniges (UPT WPY), Cédric Freyer (UPT MZS)

Représentant Syndical :
Lionel Santaroni, Johan Zinte