

LIAISON NATIONALE ADC

Quelle E.P.O.C ?

Expérience de Privatisation Officieuse des Conducteurs ?

Entité de Programmation et d'Organisation du Combiné ?

Entreprise Politique Occulte sur le Combiné ?

EPOC est une entité de pilotage de trafic créée le 15 décembre 2003 qui gère environ 70 % du trafic combiné, cela représentait :

En déc 2004 : 227 Journée de Service par Jour.

En juin 2005 : 170 JS / J

En déc 2005 : 159 JS / J

Soit un abandon de trafic de 68 JS / J ce qui équivaut à la suppression de la charge de travail d'environ 130 ADC. Au motif de sauver une fois de plus le transport combiné fait par la SNCF, l'entreprise décide **d'expérimenter une gestion intégrée du produit EPOC** et demande un effort de productivité à la traction de 20 %.

Traduction concrète pour les ADC :

Désignation de 11 UP cibles dans lesquelles sera concentré 80 % des trafics gérés par EPOC avec constitution d'équipe(s) et de roulement(s) totalement dédiés.

UP CIBLES	ADC nécessaires	Charge EPOC	Extensions
ANGOULEME	15 à 20	Valenton/Bayonne Hendaye/St Jory	LAB- IDF
BAYONNE	10 à 15	Angoulême / Hendaye	
BRIVE LA GAILLARD	10 à 15	Valenton / Perpignan	JY - VON
VENISSIEUX	20 à 25	Valenton / Dijon /Marseille/ Avignon / Montpellier	DN / VON
VILLENEUVE ST GEORGES	35 à 40	Dourges- LDV /Le havre / Angoulême / Brive /Lyon / Ambérieu / Dijon	LAB – A / LAB – BLG / DN - AMB
AMBERIEU	35 à 40	Valenton – Noisy / Modane – St Jean / Nîmes	LAR - IDF
PERPIGNAN	15 à 20	Brive / St Jory / Nîmes / Cerbère	
MIRAMAS	15 à 20	Lyon / Carcassonne / Fos	
LAROCHE MIGENNE	15 à 20	Dourges / Lyon / Avignon	DN – LYON via AMB
CHALONS SUR SAONE	10 à 15	Von-Sucy- Noisy / Marseille / Avignon	VON – SUB - NSY
METZ Sablon	15 à 20	Von- Vaires- Noisy / Dijon / Strasbourg / Mulhouse	VAI – LBT - NSY

Désignation de 10 UP contributrices qui se répartiront les 20 % de charge EPOC restant.

UP Contributrices	Charge EPOC	Extensions
Le HAVRE	Le Havre / Valenton / Vaires	
TOUR St PIERRE	Montoir / Valenton / Hourcade	
HOURCADE	Bayonne / Carcassonne	
St JORY	Hourcade / Nîmes	
DIJON PERRIGNY	Valenton / Vénissieux	
St JEAN de MAURIENNE	Ambérieu / Modane	
FRETHUN	Frethun / Valenton / Conflans Jarny	
LILLE DELIVRANCE	Grand Synthe / Lille Délivrance	
AULNOYE	Aulnoye Valenton	
MULHOUSE	Mulhouse / Conflan Jarny	MZS / CJ

Actuellement 50 UP assurent des charges de trafic combiné gérées par EPOC, **demain 21 UP seulement.**

Pour 29 UP cette réorganisation se traduira par une nouvelle perte de charge.

Les plus touchées en Journée Opérationnelle de Base sont :

Chambéry – 13 / Marseille – 8 / Metz-Nancy – 7,5 / Strasbourg – 6,5 / Paris Rive-Gauche – 6 / Paris SUD-Est – 6 / Paris St-Lazare – 5. **(1 JOB = env 2 ADC)**

Entre 195 et 250 ADC sont concernés par cette organisation.

Mais ce n'est pas tout !

La direction veut discuter Régionalement avec les DPX et les ADC concernés de :

La constitution de ces équipes (gréviculteurs s'abstenir).

La structure de ces roulements, consistance et dimensionnement.

Les modalités de commande. (Utilisation de l'article 49 qui permet des accords locaux ?)

Les conditions d'utilisations (Suppression de la lettre de la DT de nov 79 qui limite les parcours de nuit)

Pour SUD-rail, nous avons dénoncé une organisation qui n'a d'autre but que de préparer la filialisation. Nous avons rappelé notre attachement à une entreprise publique SNCF intégrée.

Au cours de cette réunion il n'a pas été possible d'obtenir des informations globales sur les évolutions de charges et de missions pour l'ensemble des UP. Les questions sociales et de rémunérations ont été renvoyées à une prochaine réunion dont la date n'est pas fixée.

Pour SUD-rail de telles modifications dans l'affectation des charges ne peuvent avoir lieu sans qu'il y ait une concertation sur les mesures sociales d'accompagnement et sans l'ouverture immédiate d'une négociation sur la réforme du système de calcul des primes de traction.

Entre Juin 2003 et décembre 2006, la politique anti-Fret de Véron aura supprimé 2000 ADC. Pour SUD-rail il est urgent de stopper la casse de l'emploi ADC.

Fret SNCF, Transport Combiné . . .

. . . Une politique de fossoyeurs

Chirac ne rate pas une occasion de se faire passer pour le représentant de la France profonde qu'il contribue à désertifier de tous services publics, d'être plus écolo que les Verts dans ses discours lors de ses nombreux voyages à l'étranger, où il se transforme en VRP du développement durable.

Le Ministre De Robien et son secrétaire d'état Goulard crient haut et fort que la politique des transports qu'ils conduisent donne une priorité absolue aux développements du ferroviaire.

Gallois et Véron nous chantent en cœur la nécessité pour les cheminots de faire encore et toujours des sacrifices pour être plus compétitifs, plus performants.

Mais que font-ils vraiment ?

En toute logique la subvention accordée par Bruxelles doit s'accompagner d'une réduction des trafics de l'entreprise SNCF et d'une réduction de son parc de locomotives.

En toute logique les subventions pour le développement du combiné n'ont cessé de diminuer pour être aujourd'hui dans les plus basses d'Europe.

En toute logique, ils ferment des lignes aux trafics, des triages, des gares ou des terminaux.

En toute logique la SNCF poursuit ses suppressions de trains, laisse de l'espace sur le réseau pour que puisse circuler les entreprises privées, forme les conducteurs de son concurrent CFTA Cargo et jette des dizaines de milliers de camions sur les routes.

Conséquences :

Entre 2004 et 2006 la SNCF aura fait passer le nombre de journées de service ADC pour le compte de l'activité Fret de 754 000 à 462 000.

C'est l'équivalent de la suppression de 800 ADC.

.....
: Pour SUD-rail : Sauver l'entreprise publique SNCF, :
: sauvegarder l'emploi et le statut, imposer une autre politique :
: des transports ne pourra se faire qu'avec une mobilisation :
: maximale de tous les cheminots. :
.....

CS ADC Exceptionnelle du 28 avril 2005.

Déclaration de la délégation SUD-rail.

Monsieur le Directeur,

Le plan de casse anti-fret du professeur Véron, à peine mis en œuvre, nous montre déjà ses limites puisque les résultats sont en retard à fin mars de 39 millions d'euros et de 12% en volume de trafic. Les cheminots payent lourdement la facture de ce plan qui est en train de montrer son inefficacité et compromet gravement l'avenir de l'entreprise publique de transport ferroviaire qu'est la SNCF.

Pour se dédouaner de ses responsabilités, M. Véron accuse les organisations syndicales et les mouvements sociaux. C'est si simple d'accuser les autres de ses erreurs. Si les cheminots se sont mobilisés au cours de ces derniers mois, c'est qu'ils sont conscients que la politique mise en œuvre par l'entreprise met en péril leur statut et leur entreprise.

Comme si les pertes d'effectifs ADC (près de 1500 en 2 ans) liées à cette politique, aux pertes de trafics et de charges conséquence du plan anti-fret, ne suffisaient pas à susciter la colère des agents de conduite, il a fallu que M. Izard en rajoute en tentant d'imposer un déroulement de carrière à la tête du client dans les établissements traction. Il nous paraît donc assez logique que Monsieur Véron s'adresse à son collègue des ressources humaines pour trouver de pseudos justifications à ses mauvais résultats à la tête de l'activité Fret.

Aux impacts négatifs de cette politique est venue s'ajouter la décision du gouvernement de liquider le transport combiné. Cette politique gouvernementale ne vise pas à développer le transport ferroviaire et le transfert modal de la route vers le fer. Cette politique, dans la droite ligne des injonctions de la commission de Bruxelles, vise tout simplement à livrer aux intérêts privés le formidable potentiel et le savoir faire des cheminots. L'exemple de la formation des conducteurs de CFTA cargo par le centre de formation traction de Rennes en est une illustration flagrante.

Vous nous convoquez aujourd'hui pour nous informer des évolutions de la charge Fret au 12 juin et nous préparer aux conséquences de la liquidation du combiné. Sachez, Monsieur le directeur, que l'exaspération des ADC face aux réductions d'effectifs, aux dégradations des conditions de travail ne fait que s'amplifier.

SUD-rail considère comme scandaleux que les ADC subissent directement sur leurs feuilles de paies des pertes de prime dues à des choix politiques qu'ils ne partagent pas. Plus que jamais il y a urgence à ouvrir une négociation pour réformer en profondeur le système actuel de calcul des primes de traction.

Au sujet des conducteurs de CFTA, nos craintes ne sont pas toutes dissipées, nous n'avons toujours pas connaissance du cahier des charges formation et du niveau de compétences professionnelles qu'auront ces conducteurs en sortie de formation. Ces informations nous sont indispensables, il n'est pas possible pour notre organisation de cautionner de quelque façon que ce soit, une diminution du niveau de sécurité des circulations sur le réseau ferré national.

C'est pour dénoncer cette politique de casse de l'entreprise publique aux profits d'intérêts privés que la fédération SUD-rail appelle les cheminots à manifester le 3 mai à Metz.

La délégation SUD-rail.