

INFO CSE FRET

DECEMBRE 2021 numéro 50



NOVACARB, MON AMOUR... CHRONIQUE D'UNE MORT ANNONCÉE

Résumé de l'affaire selon la direction : Fret SNCF n'a pas été retenu par NOVACARB dans le cadre de l'appel d'offre concernant le flux de « Pierres Calcaires » entre Pagny-Sur-Meuse et Varangéville. Six entreprises ferroviaires étaient en compétition et c'est finalement l'offre de Captrain France (CTF) qui a été retenue.

UNE HISTOIRE DE FAMILLE

Mais l'affaire est plus complexe et ne se limite pas seulement à une perte de Traffic. Depuis de nombreux mois, L'UNSA-Ferroviaire a lancé plusieurs alertes en Lorraine sur l'Usine Grand Est. La première concerne le manque d'effectifs qui pénalise et enraille l'organisation du travail en Lorraine. La seconde est un sujet tout aussi important qui se produit au sein du groupe RAIL LOGISTIC EUROPE sur l'appel d'offre en rapport avec le trafic Novacarb sur le site de Varangéville.

Les agents se souviennent encore avec émotion de la venue du Président Delorme en CSE Fret, qui, presque la main sur le cœur affirmait fermement **qu'aucune opposition ne serait faite sur un appel d'offre en France entre les divers opérateurs du groupe Rail Logistic Europe**. La famille RLE restera vertueuse. Il apparaît malheureusement aujourd'hui clairement qu'il en a été autrement. On est toujours trahi par ses proches...

RAIL LOGISTIC EUROPE « M'A TUER »

Voici un résumé objectif de la situation. Courant 2021, le Client Novacarb lance un appel d'offre pour son trafic Varangéville / Pagny-sur-Meuse qui représente un tonnage journalier de 5600 Tonnes, 5 jours sur 7 (il est à noter que Fret SNCF réalise ces opérations depuis des décennies).

Lors de ce nouvel appel d'offre, 6 Entreprises Ferroviaires se positionnent sur le marché et font une proposition. **Rail Logistic Europe décide, contre toute attente, de positionner Captrain France** dans la course en argumentant sur le fait que se placer avec deux candidats du même groupe permet de renforcer les chances de remporter l'appel d'offre. Après une première étude du client, 3 entreprises restent en lice dont les cousins Fret SNCF et Captrain France.

Une bagarre tarifaire s'amorce alors entre les finalistes. **Les équipes de FRET SNCF réalisent de gros efforts et rivalisent d'inventivité pour rester dans la course**. Mais hélas, Captrain France s'aligne presque miraculeusement juste en dessous et décroche la timbale. Terminé pour Fret SNCF.

La question se pose donc, pourquoi tant d'acharnement au sein du groupe RLE alors que Fret SNCF avait monté un dossier solide susceptible de satisfaire un client de longue date ?

C'EST DE LA CONFIANCE QUE NAIT LA TRAHISON

Dans sa lutte fratricide savamment orchestrée par un patriarche cruel, Captrain France s'est illustré de manière particulièrement perfide. Cette EF a essayé de mettre en défaut Fret SNCF et SNCF Réseau en demandant de circuler sans autorisation sous les blocs de Fret SNCF afin de réaliser avec la demi-rame le chargement pour vérifier la faisabilité de la desserte avec leurs engins moteurs.

L'UNSA-Ferroviaire, qui a suivi le dossier depuis le début, a dû intervenir fermement auprès du Directeur Général, du Directeur d'Usine et du DAP, à la suite des informations que nous avons récoltées par nos sources. La volonté de Captrain France était bel et bien d'effectuer des tests grandeur nature sur le terrain afin d'être certain que ce qu'ils avaient vendu au client était réalisable !

Cerise sur le gâteau à l'arsenic, Captrain France qui doit assurer le trafic dès janvier 2022, n'a pas encore recruté à l'heure actuelle le personnel nécessaire... Et on ne parle même pas de la formation des nouveaux embauchés. **A n'en point douter, le pire ne sera pas décevant pour le client Novacarb.**

Nous sommes effarés de constater de tels agissements au sein du groupe RLE. L'UNSA-Ferroviaire demande des explications sans attendre sur ce qu'on peut aisément considérer comme une agression et une volonté de mettre à genou Fret SNCF.

Une telle bataille au sein du groupe RLE, alors que seules cette EF et Fret SNCF restaient dans la course demeure toujours aussi incompréhensible. **On ne peut s'empêcher de penser que la bataille était perdue d'avance.**

Que va-t-il se passer sur l'Usine Grand Est suite à la perte de ce trafic historique ? Combien d'agents sont concernés par cette catastrophe ? Comment et qui va accompagner ce dossier ? Va-t-on voir surgir du chapeau un RH0910 amélioré comme vous en aviez parlé récemment ? En revanche, on ne s'inquiète pas pour les dirigeants de proximité et le chargé d'affaires qui s'envolent vers des cieux plus cléments.

Les cheminots qui ont trimé pendant des années et par tous les temps dans la poussière calcaire pour assurer au mieux le trafic remercient chaleureusement la direction de RLE qui leur offre un joli cadeau de Noël anticipé.

L'UNSA Ferroviaire sera vigilant comme à son habitude sur l'accompagnement des agents, mais encore plus sur les risques psycho-sociaux qui vont en découler.

Nous ne pouvons que déplorer de nouveau la perte d'un trafic rentable historique au sein de Fret SNCF.

En laissant les agents de FRET travailler sur l'offre et espérer une issue heureuse, Rail Logistic Europe n'a fait que nous donner le baiser de Judas. Comme à son habitude, la direction nous vend de l'honnêteté mais utilise des méthodes presque mafieuses pour arriver à ses fins et faire disparaître Fret SNCF.

Contactez vos élus UNSA-Ferroviaire à l'adresse : cse.fret@unsa-ferroviaire.org