

CE Fret du 23 avril 2015

Bulletin Fret n° 56



UNSA, le Syndicalisme en positif !

Délégation UNSA :

Xavier Lemaire, Dominique Beutin, Laurent Doublet, Christophe Bartolini, Guillaume Veret, Chantal Guillaumie (Responsable Syndicale).

Direction :

Jean-Marc Longequeue (Directeur Délégué FRET), Georges Ichkanian (DRH FRET SNCF et Pôle TFM), Sébastien Aubagnac (Directeur Relations Sociales FRET SNCF),

L'ordre du jour de cette plénière d'Avril est assez chargé, comme le seront les prochains CE. La saison des bilans est lancée avec ceux relatifs à la Sécurité et au TP / CPA. L'analyse du budget 2015, ainsi que des comptes clos 2014 de Fret SNCF par le cabinet SECAFI est enfin à l'ordre du jour. Une information sur les marchés est présentée affichant les ambitions de Fret. A noter le report à l'initiative de l'UNSA, du bilan sur la Sous-traitance, pour cause de dossier incomplet.

L'essentiel :

Le président du CE Fret, Jean-Marc Longequeue, commente certains sujets développés par les organisations. Evidemment il ne commente pas l'arrivée massive de migrants d'Afrique vers l'Europe via l'Italie, comme évoqué par la CGT, pas même sur le souhait de Sud-rail de supprimer des postes de Cadres au Fret. Merci à cette OS !...

Concernant l'accident de Nangis, il l'estime douloureux mais qui aurait pu avoir des conséquences bien plus graves encore. L'émotion est partagée et il souligne la politique de l'entreprise depuis plusieurs années de mettre en œuvre le plan de suppression des PN les plus dangereux.

L'UNSA en prend note mais précise que ce PN n'était pas identifié comme très dangereux et rappelle que la sécurité doit être au cœur de nos priorités.

Concernant le mouvement social du 9 avril 2015, déposé par quelques OS, le Directeur attend les suites.

L'UNSA quant à elle déplore les nouvelles exactions de la part des militants d'OS et/ou agents qui ne se contentent pas de manifester mais, forts de leur intolérance à toute autre idée que la leur, prennent à partie d'autres élus, envahissent le siège de Clichy, arrachent les affiches d'autres OS, quand ce ne sont pas insultes et prises à partie... en toute impunité.

Le réseau capillaire, l'Ecotaxe sont des problèmes anciens. Ce n'est pas le point de vue de la Direction que d'abandonner le réseau capillaire aux Régions administratives. Il convient simplement de regarder le cas d'une ligne ne desservant qu'un seul client et qui pourrait être reprise par ce client.

UNSA Ferroviaire Lorraine :

Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992

Villa Saint Jean - NANCY

ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

UNSA - Union Régionale Lille

25, boulevard JB Lebas - 59000 LILLE

☎ 03 59 01 69 17 // ☎ 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917

ur.lille@unsa-ferroviaire.org

Jean-Marc Longequeue rappelle que l'entreprise est membre de l'UTP. A ce titre elle a envoyé des recommandations sur l'Infra à l'Etat avec des propositions d'actions. Les expressions sont partagées par Fret mais également chez nos concurrents ferroviaires. Les inquiétudes concernent surtout le réseau capillaire et les péages.

Nos clients attendent de la fiabilité mais cette dernière fait de moins en moins la différence, les clients comparant surtout les prix... Concernant les évolutions de contrats actuels, le devoir de Fret est d'en prévoir la fiabilité avant même de répondre à l'appel.

Pour le transfert vers les OFP des activités de Fret SNCF, la position de l'entreprise ne change pas et vise à trouver du trafic local et de le récupérer. Le président affirme être très attentif à toute velléité de création d'OFP pour éviter de se faire prendre les marchés.

Fret souhaite relancer une dynamique vers les ports, il faut être offensif sur les ports français ou proches (Anvers...)

Concernant l'intégration de Fret au CE Mobilité dans les périmètres futurs, la direction souhaite ne faire aucun commentaire sur le sujet. Des discussions seront menées prochainement entre la direction de l'entreprise et les OS

Concernant une évolution du RH0077, il n'est pas question de prendre le transport routier comme référence. Avec les camions ce sont les prix qui sont à comparer.

Sur l'avenir de la CPC Fret, le DRH conclut quelle n'est pas très utile puisque quand la direction veut y présenter certains sujets (métiers), les OS rétorquent que seule la direction de l'entreprise est habilitée à traiter les thèmes. Alors cela n'a effectivement plus de pertinence.

Sur le jugement du tribunal de Lille concernant le RH0910 et l'attribution de positions de rémunération supplémentaires entre 2011 et 2014 à DFCA. La direction applique le jugement mais fait appel de celui-ci sur le fond.

L'UNSA reste dubitatif par rapport au discours du Directeur. Il rejette la faute sur l'Etat et l'UTP mais ne donne pas l'impression de s'impliquer sur les sujets des lignes capillaires et des péages. Il reste fataliste, ce que l'UNSA ne peut accepter.

L'UNSA a revendiqué une réintégration du Fret dans les CER Mobilité puisque les décisions se prennent majoritairement au sein des CCI ou d'instances politiques régionales. La Direction ne souhaitant pas se prononcer, nous questionne sur la volonté réelle de l'Entreprise de voir le Fret Ferroviaire SNCF reprendre des parts de marché et se redévelopper.

La volonté du DRH de ne pas maintenir de CPC Fret va bientôt être exaucée !... Il considère qu'elle ne sert à rien, le projet des futures instances la supprime... dont acte... mais l'UNSA imposera l'étude des sujets en CE Fret, quitte à ce que celui-ci se tienne sur 2 jours...

Comptes Clos 2014 FRET SNCF – cabinet SECAFI :

Les frais de personnel passent de 511M€ à 483M€ de 2013 à 2014, avec une évolution contenue du coût moyen agent. Ceci est dû bien sûr à la baisse des effectifs et aux effets de productivité avec un ratio CA/agent en hausse.

Sur le périmètre SNCF le coût des péages est de 12 à 13% avec une inflation ferroviaire. Ce sont les aides qui sont importantes et même indispensables. L'optimisation des sillons compense un peu et les coûts sont restés stables en 2014.

Le besoin d'équilibre de Fret s'est réduit de 240M€ en 4 ans. Le poids de la dette et les jeux donne une lecture ambivalente Fret reste en tension de manière structurelle.

Les effets engagés sont significatifs et l'enjeu dans l'absolu s'est traduit par l'accompagnement de la décroissance du groupe. Il faut rebondir avec un dispositif de reconquête pour construire le modèle de demain.

UNSA Ferroviaire Lorraine :

Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992

Villa Saint Jean - NANCY

ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

UNSA - Union Régionale Lille

25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE

☎ 03 59 01 69 17 // ☎ 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917

ur.lille@unsa-ferroviaire.org



Les produits issus du trafic sont en augmentation pour la première fois, c'est donc un signe positif avec une rupture de la courbe, à relativiser toutefois car le marché est lui-même en légère hausse. Reste la question de la pérennité dans le temps à proposer une offre globale intéressante.

Mais les contrats gagnés sont inférieurs aux contrats perdus avec notamment de grandes difficultés à Sol et Rail ou la perte du contrat Danone à DFAC.

Il est indéniable que les 20 plus gros contrats de Fret ont un effet structurant sur l'activité. Il faut donc consolider ces contrats en légère difficulté en 2014. Les autres contrats doivent stabiliser le CA global, en légère croissance.

JM Longequeue évoque 2 ruptures fondamentales :

- les effets des frais financiers qui représentent 60% des pertes nettes
- la décroissance engagée depuis plusieurs années

Il faut donc croiser la compétitivité de Fret SNCF avec une connaissance fine des territoires.

Il faut garder la capacité à respecter le plan de transport, par un effort de compétitivité et une politique commerciale comme point clé. Ce sont des « stratégies territoriales » que Fret met en place. La connaissance anticipée des contraintes des clients est primordiale.

Le développement peut être lié aux autres clients que ceux du Top20.

L'UNSA a rappelé que les intérêts pèsent énormément sur l'équilibre économique que Fret SNCF pourrait atteindre. La non-volonté de l'Etat pèse sur Fret, notamment sur les péages et l'entretien des lignes capillaires. Le problème reste toujours politique, l'UNSA le constate maintenant depuis longtemps. L'Entreprise n'est pas exempte de tout reproche, au contraire. A force de jouer avec les effectifs en production, la Direction n'a plus d'autres choix que de s'attaquer aux frais de structure. L'UNSA sera particulièrement attentive à la façon dont l'Entreprise le fera. Le personnel a suffisamment donné.

Bilan Sécurité:

La Directrice Sécurité rappelle la mise en œuvre d'un plan de pilotage sur 3 ans avec 6 axes.

En 2014, la direction Sécurité a été réorganisée en 6 pôles de compétences pour une amélioration continue.

Les accidents de plain pieds diminuent ainsi que la cause manipulation d'objet.

Par contre les rixes entre agents du Fret et les accidents de personnes par des ADC augmentent

Certains référentiels FR ont été modifiés notamment par les nouveautés de l'EPSF sur les formats de trains plus longs et plus lourds ainsi que sur les masses admissibles.

Sur les outils de modernisation :

- des locs ont subi des modifications techniques pour répondre aux risques des personnes
- RUS : outil de conception des roulements engins et conducteurs, les formations sont déployées.
- GEOCarte est l'application concernant les masses des trains et le moyen de rendre disponible des données pour les concepteurs Matériel.
- Equipement de queue de trains, avec meilleure répartition de la puissance de freinage et conduite facilitée.

Sur les dispositifs de surveillance :

- Externe par l'EPSF, de plus en plus présent sur le terrain, avec des contrôles opérationnels.
- Niveau accru de surveillance, résultats plutôt bons sur des thèmes précis : habilitations conducteurs etc...
- Audits sécurité : Asno 1 an sur 2.
- AST audit sécurité Territoriaux : thèmes ciblés en fonction des demandes des DF avec préconisations ciblées. Il est demandé aux auditeurs d'aller plus loin sur l'identification des causes.

REX : résultats décevants. Diminution des REX produits. Déploiement de iRex avec un guide complet pour les opérateurs.

UNSA Ferroviaire Lorraine :

Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992

Villa Saint Jean - NANCY

ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

UNSA - Union Régionale Lille

25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE

☎ 03 59 01 69 17 // 📠 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917

ur.lille@unsa-ferroviaire.org



L'UNSA rappelle sa volonté d'un haut niveau sécurité dans l'Entreprise. La multiplication d'outils permettant une boucle de rattrapage dans le domaine sécurité est une bonne chose tant que les conditions de travail des opérateurs ne se retrouvent pas dégradées. Néanmoins, certains sujets comme la reprise de trains sans essai de frein, ou sans autorisations de départ nous posent problème. Ces règles de base ne peuvent pas être balayés d'un revers de main. L'UNSA s'assurera du respect de ces fondamentaux, la vie des agents qui sont en première ligne (ADC notamment) est en jeu.

Marchés gagnés/perdus :

Sol et Rail est mal en point, pour des raisons de prix le plus souvent compte tenu de la faible marge sur les produits transportés.

Sur les filiales le Directeur annonce qu'il vaut mieux un contrat en sous-traitance que pas de contrat du tout. VFLI a un avantage stratégique quand il peut faire des prestations régulières et répétitives. L'atout de Fret c'est plutôt une mutualisation avec d'autres EF... sur le combiné ou longue distance : Fret est plus pertinent.

Concernant la perte du client Danone : plus de détails seront donnés lors de la prochaine plénière.

L'UNSA constate un équilibre en volume pour les DFCA et DFAC. Néanmoins, la volonté des gouvernements successifs de ne pas promouvoir le Fret ferroviaire amène forcément certains clients à préférer la route au fer. L'UNSA reconnaît la qualité de service globale de l'EF historique, dont la plupart des clients sont satisfaits.

Enfin nous reconnaitrons toujours le travail de la force de vente qui n'est pas facile dans ce contexte concurrentiel ou même Fret, via VFLI, se retrouve par moment à jouer double jeu.

Bilan TP / CPA :

En 2014 : 3 recrutements ont été réalisés au titre de l'accord. Au total ce la porte à 507 le nombre d'agents en Temps Partiel dont 135 en Cessation Progressive d'Activité. Il est à noter que seulement 2 femmes bénéficient du CPA.

Aucun refus de CPA n'est à déplorer sur 2014.

Le temps ainsi libéré a permis 13 recrutements internes ainsi que 17 externes dont 5 contractuels.

L'UNSA se félicite des bonnes tenus de réunions de suivi des Accord TP et CPA. L'UNSA avait demandé à connaître le nombre d'agents remplissant les conditions pour demander une CPA : ils sont 2100 en 2014 dont plus de 1500 au titre de la pénibilité.

L'UNSA rappelle son attachement au recrutement au statut. Malheureusement ça ne semble pas être la voix choisie par la Direction. Nous demandons une amélioration significative et rapide en ce sens.

Quelques Chiffres de FRET SNCF :

Effectif fin 03/2015 : 7288 agents soit moins 48 emplois en 1 mois (ou moins 7,8% par an)

Chiffre d'affaire glissant en 02/2015 : stable depuis 1 an (0%)

Remplissage des trains MLMC : 73% stable.

L'UNSA remarque une constante dans l'augmentation de la productivité des agents FRET. A Chiffre d'Affaire stable, la productivité des agents FRET progressera encore de 8% cette année. En regardant ces statistiques de FRET SNCF, on comprend la nécessité de la réforme du ferroviaire pour harmoniser par le haut le cadre social du ferroviaire sinon la pression s'accroîtra encore sur les agents.

PROCHAINE REUNION DU COMITE D'ETABLISSEMENT FRET LE 28 MAI 2015.

UNSA Ferroviaire Lorraine :

Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992

Villa Saint Jean - NANCY

ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

UNSA - Union Régionale Lille

25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE

☎ 03 59 01 69 17 // 📠 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917

ur.lille@unsa-ferroviaire.org

