



UNSA - Union Régionale Lorraine
Gare de Metz - Porte F
Place du Général de Gaulle - 57000 METZ
☎ 03 87 62 67 64 // 📠 09 79 94 30 82 // sncf : 772 992
e-mail : unsa-cheminots.metz@wanadoo.fr

UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // 📠 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
e-mail : ur.lille@unsa-cheminots.org

CE Fret du 28 mars 2013 : Déclarations UNSA

Bulletin n°107 – Avril 2013

Participants Direction Fret SNCF :

Présidence : Mme Sylvie Charles
MM. Jean-Marc Longequeue (Adjoint),
Georges Ichkanian (DRH),

Membres UNSA-Cheminots :

Xavier Lemaire, Dominique Beutin, Sophie Girard, Laurent Doublet, Alain Paté,
Philippe Herbeck (responsable OS)

Déclarations

Déclaration liminaire UNSA
CE Fret du 28 mars 2013

Madame la Présidente,

Morose, Maussade tel est le climat à FRET SNCF. Les contacts récents avec les agents des différentes unités, tant sur le plan commercial qu'à la production confirment ce ressenti inquiétant.

Les orientations présentées en CPC n'augurent aucun changement de cap de la part de FRET SNCF. Si le contexte économique et conjoncturel ne change pas, il est peu probable que la spirale descendante sur le plan économique dans laquelle se trouve l'entreprise s'arrête.

La réforme du système ferroviaire pourrait aider l'entreprise si le cadre social qui sera défini par les politiques est très élevé sachant qu'il est peu probable qu'un accord intervienne entre les partenaires sociaux et l'UTP.

Pour l'UNSA, un cadre social harmonisé le plus proche possible du cadre statutaire et réglementaire de l'EPIC SNCF est une priorité. Il s'avère également indispensable à notre sens pour garantir le niveau de sécurité de l'exploitation ferroviaire. Si certains aspects de la sécurité évoluent, notamment en rapport avec les évolutions

technologiques, la réglementation du travail de la SNCF est issue de nombreux retours d'expérience et y trouve donc toute sa pertinence.

Plus globalement il apparaît que les prix des modes concurrents sont sous évalués particulièrement le secteur routier où les coûts externes (pollution, infrastructures, accidentologie) sont assurés par la collectivité. Ce constat a un double effet : un dumping social important et une incitation à délocaliser le travail et le savoir faire.

Pour garantir la viabilité du FRET ferroviaire, il est indispensable que la classe politique regarde la réalité en face et s'attaque aux véritables origines des problèmes.

Merci de votre attention.

La délégation UNSA

Déclaration UNSA Bilan Sécurité

CE Fret du 28/03/2013

En préambule à l'analyse du bilan de la sécurité du personnel, la délégation UNSA a une pensée pour les familles des agents tués ou gravement blessés lors de cette année 2012. En dehors de toute statistique et recherche de responsabilité, les accidents survenus en 2012 nous rappellent que rien n'est jamais acquis en termes de sécurité ferroviaire.

Dans le contexte actuel de modification de la structure de l'exploitation ferroviaire, voir de dérèglementation, notamment en ce qui concerne les EF, l'UNSA sera particulièrement vigilante en ce qui concerne toute évolution qui pourrait fragiliser la sécurité du personnel et des circulations.

Le bilan présenté est synthétique et plus succinct que les années précédentes. L'UNSA rappelle l'importance et son attachement à l'item sécurité.

L'impact des accidents graves apparaît clairement et les statistiques liées à ces accidents (nombre de jours d'arrêts, indice de gravité, motifs associés) sont en forte dégradation.

L'UNSA prend acte de l'amélioration des chiffres liée à l'accidentologie circulation. Mais la baisse du nombre et surtout de la densité des circulations dans les chantiers génère mathématiquement une baisse du risque et des événements potentiels liés à la sécurité. A contrario, la stabilité des indices d'incidents rapportée aux effectifs de production rappelle que les facteurs humains jouent sur ces statistiques.

L'UNSA rappelle l'impact réel des réorganisations et évident du climat maussade à FRET SNCF sur les agents. Avenir incertain, pression constante, détresse dans les

chantiers moribonds sont des motifs de déstabilisations évidents. Ils concourent à la fragilisation psychologique des agents et cela doit être pris en compte dans un milieu aussi agressif que le domaine du FRET Ferroviaire. Dans ce domaine, la démarche CRM nous apparaît comme positive, à condition d'y mettre les moyens et d'y associer les CHSCT.

Il est également remarquable de constater que les chiffres sont plus dégradés dans les DF où le dialogue social nous apparaît le plus difficile.

La hausse des incidents liés à la traction et les collisions a certainement comme origine la desserte et l'utilisation de plus en plus ponctuelle de certains chantiers et pour partie les organisations du travail. Dans ces conditions cela peut faire perdre la connaissance approfondie des installations de sécurité.

L'UNSA estime que les nouveaux modes de production en tube et extensif sont responsables des dégradations constatées par les audits en 2011. Le compte rendu des audits pour 2012 laisse apparaître des améliorations. L'énergie dépensée pour palier cette modification profonde des méthodes d'exploitation ferroviaire est très importante et mobilise fortement les unités.

De fait ce travail de mise en conformité en rapport avec les audits est la plupart du temps réalisé par les DPX et l'encadrement. La charge des DPX augmente et il ne suffit pas d'une action d'animation, fût-elle pertinente et performante pour améliorer les conditions de travail des DPX.

En ce qui concerne le management de la sécurité, la plupart des items repose sur les DPX. L'UNSA rappelle que la charge de travail des DPX est en augmentation constante sur des périmètres géographiques de plus en plus étendus.

Le problème est particulièrement sensible à FRET SNCF car la Direction a toujours rejeté la notion d'assistant au DPX. Dans le cadre du management à la sécurité, l'UNSA rappelle son attachement aux fondamentaux de la filières 27, spécialisée et particulièrement sensibilisée à la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

FRET SNCF au travers des dossiers présentés dans les groupes de travail abandonne partiellement ces fondamentaux, estimant que la connaissance globale de la sécurité ferroviaire n'est pas nécessaire dans le cadre d'une EF. Elle rejoint en cela l'analyse de la DCF sur la formation des AMV. L'UNSA considère que c'est une erreur.

Merci de votre attention
La délégation UNSA

COTISATIONS 2013

Adhérents QUALIFICATION	Cotisations annuelles	Réduction	Coût annuel réel après réduc.	Coût mensuel réel après réduc.
	Euros	d'impôt (66%)		
A/B - TA	89,00 €	58,74 €	30,26 €	2,52 €
C - TB 1	93,00 €	61,38 €	31,62 €	2,64 €
D 1 - TB 2	98,00 €	64,68 €	33,32 €	2,78 €
D 2 - TB 3	108,00 €	71,28 €	36,72 €	3,06 €
E 1	108,00 €	71,28 €	36,72 €	3,06 €
E 2	121,00 €	79,86 €	41,14 €	3,43 €
F 1	134,00 €	88,44 €	45,56 €	3,80 €
F 2	150,00 €	99,00 €	51,00 €	4,25 €
G 1	160,00 €	105,60 €	54,40 €	4,53 €
G 2	173,00 €	114,18 €	58,82 €	4,90 €
H 1	185,00 €	122,10 €	62,90 €	5,24 €
H 2	197,00 €	130,02 €	66,98 €	5,58 €
CS	210,00 €	138,60 €	71,40 €	5,95 €
Contractuels				
Exécution	89,00 €	58,74 €	30,26 €	2,52 €
Maîtrise	108,00 €	71,28 €	36,72 €	3,06 €
Cadres	134,00 €	88,44 €	45,56 €	3,80 €
Alternants				
	42,00 €	27,72 €	14,28 €	1,19 €
Retraités				
	42,00 €	27,72 €	14,28 €	1,19 €
Veuves et Veufs				
	20,00 €	13,20 €	6,80 €	0,57 €

Si vous voulez adhérer, renvoyez le bulletin ci-après, à :
UNSA/ Cheminots - M. Le Secrétaire Régional - Union Régionale
 (Adresse en entête)

Réduction de 66 % sur impôts et adhésion à l'ADEIC (Association de Défense d'Education et d'Information du Consommateur)

Bulletin d'Adhésion

NOM.....**Prénom**.....

Fonction.....**Grade**.....**Qualification**.....**Niveau**

Adresse domiciliaire

.....

Etablissement**N° CP**

Téléphone Service **Téléphone Portable**

Adresse EMail (perso ou SNCF)

A.....**le,**.....**Signature**.....