



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

Fret :
CE FRET du 27 août 2013
Bulletin n°119 – août 2013

Délégation :

Xavier Lemaire, Dominique Beutin, Sophie Girard, Laurent Doublet, Christophe Bartolini, Philippe Gobet, Alain Paté.

Direction:

Sylvie Charles (Directrice FRET), Georges Ichkanian (DRH Pôle TFM), Sébastien Aubagnac (Directeur Relations Sociales), Laurent Vershelde (Directeur Charbon Acier), Chantal Guillaumie (Responsable Pôle Pilotage Formation).

Réunion de rentrée au CE FRET. L'incertitude sur les principales réformes à venir (Ferroviaire et Retraites) est évoquée en liminaire. Un point sur la situation de la DF Charbon Acier et la réforme du dispositif de formation avec centralisation à Clichy sont à l'ordre du jour.

L'essentiel :

Intervention de la Présidente :

L'objectif de la SNCF est de veiller à la pérennité du système ferroviaire. L'aspect financier et le retour à l'équilibre ne sont qu'une partie des moyens. En période de contrainte financière, il nous faut montrer une capacité à développer, à évoluer pour obtenir les ressources financières devenues rares. La Directrice fait remarquer le différentiel entre la capacité d'évolution importante des cheminots et la communication médiatique qui fait apparaître ceux-ci comme opposés à toute évolution. C'est un problème récurrent.

Dans la perspectives de négociation du décret socle, de la convention collective, les OS souhaitent un Fret solide et un décret socle de haut niveau ; ce point de vue est partagé par la direction...qui ne souhaite pas un alignement sur l'actuelle CCF et souhaite une seule réglementation pour l'ensemble des salariés du secteur ferroviaire. La concurrence dans le domaine ferroviaire s'est avérée principalement Intramodale et l'ouverture n'a pas généré de report modal. Les concurrents se sont construits sur les trafics pris à FRET SNCF. Toutefois, notre premier concurrent reste la route longue distance, principalement les transporteurs étrangers moins chers. Mais il n'y a pas de sens à dire qu'une double réglementation doive exister dans le domaine ferroviaire pour le report modal. C'est un faux prétexte au vu du différentiel existant avec la route.

La régularité a été perturbée en juillet principalement en raison des aléas climatiques (orages...) La Directrice admet que l'entreprise doit travailler pour améliorer la capacité de réaction et la communication. Nous devons améliorer encore les prestations aux clients et aux voyageurs.

L'UNSA prend acte de la convergence des positions de la direction à propos de la réforme du ferroviaire. L'UNSA rappelle néanmoins que le futur décret socle doit être le plus haut possible, notamment en terme de réglementation du travail. Le RH 077 est issu d'un historique et d'une expérience des conditions de travail dans le domaine ferroviaire qui a fait ses preuves en terme de sécurité et de qualité de vie des Cheminots.

Sur la régularité et les informations en situation perturbée, il y a effectivement des progrès à réaliser. L'UNSA constate en règle générale un déficit d'information. Par exemple les informations fournies par la SNCF aux voyageurs suite au déraillement de Saintes se sont avérées contradictoires, incomplètes et parfois erronées. En pleine saison touristique dans cette zone géographique, cela fait désordre !

Baisse des effectifs à FRET SNCF et reclassement des agents :

En réponse à notre déclaration, la Présidente et le DRH ne partage pas l'idée de l'UNSA sur les EME. Ils estiment que les EME travaillent globalement de manière satisfaisante et souligne l'implication très forte des managers Fret dans les reclassements. Il n'y a que 150 agents en EME à ce jour.

Un travail important est réalisé avec les DRH des régions. Le DRH admet que des cas particuliers peuvent être difficiles à résoudre. L'application du chapitre 8 du Statut n'est pas un problème pour prendre le travail à quelques kms de chez soi. Des agents sont mutés dans ces conditions (St-Jory > Toulouse, Hourcade > Bordeaux). On ne fait qu'appliquer le Statut. L'entreprise concède que c'est difficile de forcer un agent à une mutation à plus de 50 KMS sauf pour les Cadres aux quels on peut demander de déménager.

L'UNSA ne conteste pas le travail réalisé par les EME. Toutefois la situation est loin d'être homogène et malgré l'affirmation de la Direction l'implication des managers, notamment sur le terrain est loin d'être générale. Certains blocages proviennent d'un état sclérotique du système de reclassement et de la frilosité de certains managers. Par ailleurs, les gros bassins d'emplois souffrent beaucoup moins, du fait des disponibilités offertes en terme d'emploi. L'UNSA ne peut admettre une différenciation entre les collègues sur l'application du chapitre 8. Chaque cas est particulier en fonction de la situation personnelle, familiale et sociale de l'agent. Par ailleurs la notion de 50 kms est à apprécier en fonction de la géographie des zones d'emplois (ex : IDF # Bretagne).

Point de la situation de la DFCA :

Le DF de Charbon acier donne quelques tendances. Le chiffre d'affaire est stabilisé. La DFCA est fortement tributaire des réorganisations industrielles des clients (ARCELOR, HUTTE,...). FRET SNCF doit donc s'adapter. Un audit production a été réalisé sur le site de Dunkerque Grande Synthe. Les trafics gagnés sont plus nombreux que les trafics perdus.

L'UNSA rappelle que la productivité sur la DFCA est surtout obtenue grâce à la baisse des effectifs. La centralisation de la commande des ADC n'est pas aboutie et de nombreux problèmes subsistent. L'audit sur Grande Synthe n'est pas rassurant. Les conditions de sa réalisation et son but visent certainement le passage au tri à plat. L'UNSA n'est jamais favorable à cette solution génératrice de manœuvres multiples et de dégradation des conditions de travail. Les agents de la Plateforme Lorraine ont dramatiquement subis les conséquences de ces audits qui ne sont jamais fournis aux instances.

Réforme du Pôle Formation :

La Responsable du Pôle Formation présente la réforme issue de la réflexion de FRET en concomitance avec le nouvel accord formation. L'étude a montré la nécessité d'améliorer la professionnalisation de la formation de FRET. Les locaux des centres actuels sont parfois obsolètes. Il n'y a pas de volonté d'économie dans ce dossier, le but est d'améliorer la qualité de la formation. Le recensement des formateurs laisse apparaître de fortes disparités sur le travail et le suivi des formateurs. Quelques chiffres : Il y a 21 formateurs permanents et 138 occasionnels.

Temps dédié à la formation des :

- Formateurs « Exploitation » : 53 font – de 25%, 12 font entre 25 et 70%, 5 +de 70%,
- Formateurs « Traction » : 41 font – de 25%, 25 font entre 25 et 70%, 2 +de 70%,

Le Bilan du projet est le suivant :

- 400 000 euros / an
- – 4 emplois de formateur permanent.

Des locaux sont en cours d'aménagement à Clichy. Le centre ferait les formations lourdes (formation initiale,...). Les autres formations seraient faites en unité par les formateurs itinérants. Le dossier a été présenté au CHSCT de la DNF dont dépendent les centres de formation. Une évaluation avec les formateurs a eu lieu après la tenue du CHSCT. L'entreprise compte finaliser la réforme début 2014.

L'UNSA et les autres organisations regrettent la présentation à posteriori du dossier. Un suivi par les instances ad hoc devra être réalisé pour la mise en place de cette réforme (CHSCT, CPC, CE). L'entreprise a donné son accord, la forme reste à déterminer. L'UNSA s'est prononcé contre ce projet dans le cadre du CHSCT. Le dossier ne répond pas aux questions de l'UNSA :

- *Comment seront logés les stagiaires ?*
- *Comment seront gérés administrativement des formateurs itinérants ?*
- *Quelles applications seraient mises en place pour alléger la charge des COFO ?*
- *Une projection du plan prévisionnel de formation a-t-elle été réalisée sur cette nouvelle organisation ? Quel est le cahier des charges du centre ? etc...*

L'UNSA a rappelé que la formation était un investissement. L'UNSA suivra attentivement ce dossier. Nous avons attiré l'attention sur les effectifs de formateurs permanents. Le risque de perte de savoir faire existe, beaucoup des formateurs actuels risquant de refuser de venir sur Paris.

Déclaration liminaire UNSA Cheminots

Madame la Présidente,

Cet été, les différents accidents en France, en Espagne et en Suisse ont frappé durement le monde ferroviaire et nos pensées vont tout naturellement vers toutes ces familles endeuillées. Nul besoin de rappeler que **l'homme reste au cœur de la sécurité ferroviaire mais qu'il doit être assisté de systèmes fiables sur l'ensemble du réseau et que la politique économique de l'entreprise ne doit en aucun cas fragiliser l'ensemble de la chaîne de sécurité.**

Quel changement attendre pour le monde ferroviaire et les cheminots français ?

Les contours structurels de la réforme sont maintenant connus. Pour l'UNSA, cela ne conduit pas vers un système clair en terme d'exploitation ferroviaire. La multiplication des structures n'est pas un gage de fonctionnement optimal et de sécurité du domaine ferroviaire.

Sous couvert de réunification, le Ministre des transports met en place 3 EPIC qui portent structurellement les germes de la désimbrication à terme du domaine ferroviaire.

Toutefois, il ne nous apparaît pas judicieux d'anticiper une mobilisation des salariés sans avoir les éléments factuels des réformes à venir, tant dans le domaine ferroviaire que dans le domaine des retraites. Pour autant, l'UNSA saura mobiliser à la lecture des mesures s'il s'avère que celles-ci sont contraires aux intérêts des Cheminots et des salariés sur un plan plus général.

L'application des directives et règlements européens, juxtaposés aux finances exsangues des autorités organisatrices des transports et aggravés par le lobbying des EF concurrentes (ECR, Europort,...) laissent présager des évolutions sensibles.

Conformément à nos engagements de congrès et fidèle à sa ligne de conduite, l'UNSA fait le choix d'une politique revendicative constructive. Face aux évolutions à venir, la politique de l'autruche visant à faire croire que rien ne bougera est selon nous irresponsable. Pour l'UNSA, sans polémiquer sur les opinions des uns et des autres, nous souhaitons simplement rappeler que l'avenir du ferroviaire, la pérennité du service public et la défense de notre statut ne peuvent être mis en péril par des postures figées et donc contre productives.

Pour sauver FRET SNCF, il est impératif que le cadre social du FRET Ferroviaire soit intégré au futur cadre social harmonisé. Si tel n'était pas le cas cela conduirait à un dumping social favorisant la concurrence. L'UNSA s'est exprimée en ce sens mais estime que la balle est dans le camp du gouvernement, car elle est fortement liée à la structuration du système ferroviaire et au futur niveau du décret socle.

La baisse, certes plus lente mais continue, du chiffre d'affaire conduit FRET SNCF à chercher des pistes de productivité. Les diverses analyses économiques laissent peu de possibilité en la matière. C'est sur le dimensionnement des outils et la masse salariale que FRET SNCF réalise une grande partie de sa productivité.

Conséquence, les effectifs de FRET sont toujours en baisse. **Il reste 8346 agents à FRET SNCF soit une chute de plus de 1000 agents par rapport à 2012 !...** Malgré la modernisation des outils de production, beaucoup de fondamentaux de l'exploitation du FRET ferroviaire ont été perdus suite à cette hémorragie. L'UNSA estime, contrairement à l'entreprise, que l'intégration industrielle a créé des surcoûts menant à la perte de rentabilité de nombreux trafics.

Dans une telle situation, entraînant des risques psychologiques pour les agents, **l'UNSA regrette l'abandon par FRET et le transfert vers les EME/EDC du suivi des dossiers de reclassements des agents.** Ce transfert désresponsabilise globalement les dirigeants et conduit à un jeu de dupes entre les activités, les EME/EDC ayant peu de prise sur celles-ci.

La situation de FRET SNCF est difficile. L'exploitation du FRET Ferroviaire est difficile. Néanmoins, le transport ferroviaire est un élément de développement durable, d'aménagement du territoire et un outil indispensable aux besoins des chargeurs. L'UNSA estime que le rééquilibrage en faveur de ce mode de transport est nécessaire.

Plusieurs méthodes existent, financière et politique. C'est cette dernière option que nous soutenons avec la réintroduction d'une notion de service public dans le FRET Ferroviaire.

La délégation UNSA Cheminots

**PROCHAINE RÉUNION DU COMITÉ D'ÉTABLISSEMENT FRET
25 SEPTEMBRE 2013**

COTISATIONS 2013

Adhérents QUALIFICATION	Cotisations annuelles	Réduction	<i>Coût annuel</i>	<i>Coût mensuel</i>
	Euros	d'impôt (66%)	réel après réduc.	réel après réduc.
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				
Alternants	42,00 €	27,72 €	14,28 €	1,19 €
Retraités				
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

EtablissementN° CP

Téléphone Service Téléphone Portable

Adresse EMail (perso ou SNCF)

A.....le.....Signature.....