



UNSA - Union Régionale Lorraine  
**Gare de Metz - Porte F**  
**Place du Général de Gaulle - 57000 METZ**  
" 03 87 62 67 64 // 6 09 79 94 30 82 // sncf : 772 992  
e-mail : [unsa-cheminots.metz@wanadoo.fr](mailto:unsa-cheminots.metz@wanadoo.fr)

UNSA - Union Régionale Lille  
**25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE**  
' 03 59 01 69 17 // 6 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917  
e-mail : [ur.lille@unsa-cheminots.org](mailto:ur.lille@unsa-cheminots.org)

## **Fret :** **CE FRET du 23 octobre 2013**

**Bulletin n°130 – octobre 2013**

Délégation UNSA :

*Xavier Lemaire, Dominique Beutin, Sophie Girard, Philippe Gobet (ROS), Christophe Bartolini, Laurent Doublet, Alain Paté*

Direction :

*Sylvie Charles (Directrice), Jean-Marc Longequeue (Directeur Adjoint Fret), Georges Ichkanian (DRH Pôle TFM), Sébastien Aubagnac (responsable RS DNF)*

**Réunion assez technique consacrée aux comptes de FRET, au rapport médical, aux spécifications d'interopérabilité et à la situation de la DF Autochem.**

**Nous avons dû également menacer la direction de quitter la séance si cette DF Autochem persistait à ne pas vouloir tenir les réunions statutaires de notation.**

**La Présidente s'est engagée à ce qu'elles soient effectivement tenues.  
Affaire à suivre !**

-----  
**L'essentiel :**

**Intervention de la Présidente et du Directeur Adjoint :**

Dans le domaine de la médecine d'aptitude, la direction estime nécessaire de travailler en amont pour éviter les dossiers douloureux. Il faut rapprocher l'agent de la médecine du travail.

A propos de la conduite, l'entreprise ne reviendra pas à la multi activité des roulements. Par contre, les détachements vers d'autres activités sont possibles. Elle s'interroge sur le refus de détachement ou de mutation de certains conducteurs.

Jean Marc Longequeue indique que la mise en place des gestions centralisées ADC se poursuit. Sur la DDP Norif, l'entreprise a pris le temps pour la mise en place en repoussant le calendrier. Il admet que des ajustements sont inévitables et nécessaires. Mais l'entreprise considère que celle-ci est globalement satisfaisante en amenant un

plus en termes de gestion.

Sur le plan technique, la mise au point des locomotives BR 186 est en cours.

Sur le dossier du Retour d'expérience du fonctionnement des CHSCT, la Présidente ne nie pas les problèmes constatés mais n'avance aucune solution. La Présidente précise également qu'il n'est pas dans les intentions de l'entreprise d'abaisser le niveau de régime de travail dans le cadre des négociations sur la réforme du domaine ferroviaire.

Elle précise qu'il est toutefois nécessaire d'éviter de renouveler les erreurs commises lors de la négociation de la Convention Collective FRET (CCF). Il lui semble impératif que l'ensemble des EF fonctionne à terme dans les mêmes conditions concurrentielles.

*L'UNSA prend acte de la position de la direction dans l'optique de la réforme du ferroviaire. L'UNSA rappelle néanmoins que c'est l'entreprise qui ne s'est pas impliquée dans la négociation de la CCF laissant à l'UTP le champ libre. Pour l'UNSA le futur cadre social harmonisé doit être le plus haut possible, notamment en termes de réglementation du travail. La base de travail doit être le RH 077. Celui-ci est issu d'un historique et d'une expérience des conditions de travail dans le domaine ferroviaire, qui a fait ses preuves en termes de sécurité et de qualité de vie des Cheminots.*

*Le problème de l'affectation des agents de conduite a été généré par l'entreprise. Cette dernière n'est pas toujours transparente dans les dossiers de mutation (Incitation déguisée pour éviter l'application du RH 910 par exemple, conditions d'application du Chapitre 8 du statut,...). Transparence des parcours professionnel et équité sont donc nécessaires dans le cadre dans la gestion des ADC.*

#### **Point de la situation et du bilan de la DFAC :**

Le Directeur d'AUTOCHEM donne quelques tendances. Le chiffre d'affaire est en baisse (-11,2% en 2012). La DFAC est fortement tributaire des conditions économiques et en conséquence de la production industrielle des clients FRET SNCF doit donc s'adapter. Le secteur automobile est particulièrement impacté par la perte GEFCO. Pour STVA, il n'y a pas de besoins de transport dans ce secteur malgré quelques « trains spot ».

La part internationale des trafics pourrait être de 37% pour 2013 (en augmentation +7% depuis 2011). Toutefois le chiffre d'affaire global devrait encore baisser de 10% en 2013. La répartition des trafics est de 40% pour le WI et 60% pour le TM (Chiffres stables).

*L'UNSA rappelle que la productivité à la DFAC, comme pour les autres DF, est réalisée en grande partie par la baisse des effectifs. Ainsi, la baisse du trafic n'est pas de bon augure pour les effectifs. La prévision est de moins 200 postes d'ici la fin de l'année. L'UNSA a demandé la présentation des dossiers relatifs aux éventuelles réorganisations ? Pas de réponse du DF AC, nous sommes une nouvelle fois renvoyés aux CHSCT qui n'ont pas de prérogatives économiques. Le CE est une nouvelle fois ignoré. L'UNSA constate que les prévisions de Chiffre d'affaire pour 2013 sont encore en baisse (-10%). De nombreux appels d'offre sont en cours, la conjoncture pour la production de la DFAC est donc très incertaine.*

#### **Présentation des comptes semestriels par SECAFI :**

Le cabinet constate l'érosion du Chiffre d'affaire mais les résultats du premier semestre sont conformes, voir légèrement supérieurs aux prévisions budgétaires. La situation des différentes DF est différente. Sol et Rail subit une érosion mais la situation est meilleure que prévue (+4% par rapport aux prévisions). La DFCE subit une baisse due à des décalages ou arrêts de trafic. La DFAC est celle qui décroche le plus (voir paragraphe

précédent). La DFCA est la seule en croissance grâce à une bonne tenue de ses trafics. La baisse des charges est marquée (péages, matériel et personnel notamment). FRET SNCF, malgré cela, continue de s'endetter. (+227 millions d'€, le poids des frais financiers est de 72 millions d'€). La dette de FRET est de 3,433 milliards d'€ au 30 juin 2013 et représente 43% de la dette du groupe SNCF. C'est le principal problème pour l'avenir de FRET SNCF.

*L'UNSA constate que la principale variable d'ajustement reste le personnel. Les suppressions de postes, l'évolution salariale inférieure aux promesses, la limitation du déroulement de carrière, les déclassements de postes injustifiés se poursuivent même quand la situation s'améliore (DFCA par exemple).*

*L'UNSA s'inquiète de la conclusion de l'expertise. En effet, sur la base de la trajectoire actuelle il faudra encore réduire les moyens. Malgré ces efforts, la dette continue de progresser. L'UNSA s'interroge ?*

*A force de réduire la voilure, Fret pourra-t-il encore être un grand opérateur du FRET Ferroviaire ?*

### **Présentation des Spécifications Techniques d'Interopérabilité :**

Sylvain Bourdier indique que les STI sont des textes de loi déclinés en règlement. Ils sont rédigés par l'ERA (European Railways Agency sise à Amiens). Ils déterminent les exigences pour permettre une libre circulation des EF sur les réseaux des états membres.

De nombreux textes STI concerne le FRET. Les messages induits par le STI sont informatisés et normalisés. Des codes sont spécifiques à chaque EF, celui de FRET SNCF portera le numéro 2187. Les messages concernent la définition du réseau (codification notamment remplacement des codes gares et lieux) des trains et des mobiles (wagons). Les messages contiennent la description des réseaux, la composition des trains, leur localisation et les événements wagons.

Le calendrier de mise en œuvre a évolué. Le déploiement devrait être terminé en 2022. FRET SNCF devrait être prêt en 2015. Les STI ne se substituent pas aux documents de sécurité. Pour un train, le document de base restera le bulletin de composition et ses annexes (liste MD,...). Les systèmes de FRET seront interfacés (RU par exemple).

*L'UNSA a souligné l'intérêt de cette présentation. Elle met en avant la complexité d'une libéralisation de l'exploitation du système ferroviaire. Nous passons de systèmes intégrés, développé par chaque EF historique et relié par des réglementation (RIV, RIC,...) à un système global. S'il est indispensable que le transport ferroviaire puisse s'affranchir des frontières pour faire face à la concurrence routière notamment, la mise en œuvre est beaucoup plus complexe que dans le domaine routier, aérien ou maritime du fait de la forte liaison entre les infrastructures et le matériel roulant.*

*La remise à plat est lourde et conséquente. Le dossier présenté le souligne (complexité du développement informatique). L'UNSA a souligné la longueur du calendrier de mise en œuvre (10 ans) pendant laquelle des « trous » réglementaires peuvent subsister. De plus les opérateurs, pendant cette période, seront confrontés à la coexistence de plusieurs systèmes complexes.*

### **Présentation du rapport Médical Annuel par le Docteur Guy Soumois :**

Le Docteur Soumois fait une présentation complète du bilan médical 2012. Il souligne que le rapport s'appuie sur celui de 10 médecins ayant une activité pour le FRET. Il

indique que certains médecins ont très peu d'agents FRET. Ils n'ont pas établi de rapport spécifiquement FRET.

Il rappelle les difficultés rencontrées avec le Logiciel Préventiel. Le nouveau logiciel Santr@I devrait pallier aux carences du précédent, mais des difficultés sont déjà apparues avec ce dernier.

Il constate surtout une souffrance morale des agents du FRET due à plusieurs problèmes :

- L'incertitude constante quant à leur avenir professionnel (localisation du travail, pérennité des postes, évolution constante des organisations, ...)
- Le manque de travail de pour certains agents, présent pour ne rien faire sur leur lieu de travail.

Le Docteur estime que cette situation est très complexe pour les agents concernés et parfois difficile à vivre. Il estime que « pas de travail est parfois plus problématique que trop de travail ».

Les autres thèmes récurrents sont les Risques Psycho Sociaux et leur suivi, les Troubles Musculo Squelettique, la pénibilité de certains métiers et le travail de nuit.

La tâche à réaliser pour gérer ces problèmes est importante. Il rappelle que si le médecin du travail est conseil de l'employeur, au final, seule la responsabilité de ce dernier est engagée par les décisions prises par l'entreprise.

*A l'issue de la Présentation, une motion est votée à l'unanimité des élus du CE pour obtenir un CE spécifique sur les rapports médicaux. En effet au travers de ce rapport et du fonctionnement, les élus ont constatés un différentiel entre les intentions et l'implication effective de l'entreprise sur ce sujet.*

*Pour l'UNSA, mise à part quelques erreurs sur les données chiffrées, ce rapport est très intéressant. Il reflète la situation de l'ensemble des agents et du service médical même s'il ne concerne que le Fret.*

*L'UNSA a constaté un désengagement de l'entreprise dans les services médicaux. L'UNSA note un différentiel important entre le discours de » la Direction, le Rapport Médical 2012 et les faits à propos du suivi médical des agents. Le Médecin a d'ailleurs souligné certains dysfonctionnements, entre autre depuis l'apparition de la médecine d'aptitude.*

*FRET SNCF est considéré par l'UNSA comme un laboratoire, car précurseur dans les multiples réorganisations et modifications réglementaires en tout genre. Il a de l'avance sur les autres activités et, en ce sens, c'est remarquable. Dramatique aussi...bien évidemment !*

*L'UNSA constate, en dehors de ce rapport que le directeur de la prévention et santé au travail vient d'accepter d'autres responsabilités... après à peine un an passé à cette direction ! Est ce sérieux alors que les cheminots n'ont jamais eu autant besoin de repères et de stabilité ?*

*En outre l'UNSA constate que le mirifique projet d'entreprise injustement intitulé "excellence 2020" va encore dégrader nos services médicaux. Et cela démontre le peu de cas que l'entreprise accorde au service et à la santé au travail des cheminots en dehors d'obligations légales et d'affichage. En effet, comment une entreprise peut engager, d'une part, des négociations autour de la QVT et des RPS et, d'autre part, avoir un tel comportement en rognant sur les effectifs, en ne remplaçant plus ? Par exemple, les indisponibilités de longue durée telles que les congés de maternité, ce qui n'est pas vraiment une rareté au sein de population essentiellement féminine des services médicaux ?*

**Prochaine plénière du CE FRET le 20 novembre**