



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

ENSEMBLE POUR MIEUX VOUS DEFENDRE

CE FRET du 20 décembre 2013

Bulletin n°138 – janvier 2013

Dossiers :
Service Annuel 2014,
Excellence 2020 au FRET,
Satisfaction clients,
Bilan Commission Logement.

Délégation : Sophie GIRARD, Dominique BEUTIN, Xavier LEMAIRE, Christophe BARTOLINI, Laurent DOUBLET, Guillaume VERET, Alain PATE.

Direction : Sylvie CHARLES (Directrice de FRET SNCF), Georges ICHKANIAN (DRH), Sébastien AUBAGNAC (DRS), Laurent BEUCAIRE (Directeur Production), Valérie VAL (dirigeante du Pôle d'Appui Commercial)

Un bilan 2013 plus que mitigé.

Le dernier CE de l'année a surtout été consacré aux bilans de l'année écoulée et aux projections 2014 (SA 2014, Bilans Clients).

A noter que la délégation CGT a quitté la séance du fait d'une divergence de vue relative à un problème de commande des ADC à Modane.

La Présidente a présenté la déclinaison d'Excellence 2020 pour FRET SNCF.

L'essentiel :

En réponse à nos interventions Mme Charles indique qu'elle est d'accord avec notre analyse concernant les difficultés rencontrées lors de la désimbrication des activités. Elle rappelle toutefois que ce sont les politiques qui dictent l'organisation future du système ferroviaire. Concernant les monopoles des EF historiques elle convient que ce type d'organisation n'a pas empêché les évolutions technologiques mais la concurrence stimule les processus de production et commerciaux. La question est comment garder les avantages d'un monopole tout en traitant l'ouverture commerciale à la concurrence. Elle estime de toute façon qu'une politique attentiste serait suicidaire dans le contexte actuel de la réforme du ferroviaire.

Sur le sujet de la dette, RFF doit faire face aux conséquences de l'investissement LGV. La période est peu favorable à l'abondement de l'état. Le problème est de savoir jusqu'où l'on peut aller en termes de productivité sans mettre en péril les équilibres de la production.

En réponse, l'UNSA constate la convergence avec ses analyses sur les conséquences de la désimbrication des activités. L'UNSA rappelle que Fret a été beaucoup plus impacté que les autres domaines de la SNCF. La faible densité de production dans certaines zones géographiques a entraîné des surcoûts de production important, que Fret n'a pas pu compenser, notamment lorsqu'un agent travaillait pour plusieurs activités. En conséquence cela a conduit à l'abandon de nombreux trafics. Une simple séparation comptable aurait permis de limiter les conséquences, malgré une séparation inéluctable de l'INFRA au vu des textes européens. Les choix d'investissement vers les LGV ont paupérisé l'exploitation du Fret Ferroviaire. Le réveil tardif a laissé un avantage maintenant décisif au transport routier. Il sera très difficile voire impossible à combler. La suppression envisagée de près de 800 emplois pour 2014 à Fret SNCF n'est pas un gage d'amélioration de la production et des capacités de développement. Ces nouvelles coupes dans nos capacités à produire laisseront Fret SNCF sans solution en cas de reprise économique, et augmentent les besoins d'emports, notamment de nos grands comptes industriels.

FRET SNCF en quelques Chiffres :

Effectifs fin novembre 2013 : 8089 agents

Nombres de locomotives 665 (341 électriques, 324 thermiques hors locotracteurs)

Incidents sécurité entre 10/2012 et 11/2013: 308 (-8%), Matières Dangereuses 34 (-3%)

Accidents du travail entre 10/2012 et 11/2013 : 197 (-22%).

Pour l'UNSA, les effectifs de Fret SNCF passeront sous la barre symbolique des 8000 agents fin 2013.

Cela représente une baisse de près de 50% depuis la création de Fret SNCF. Nous sommes loin d'une politique de développement et le manque de volonté politique dans le domaine du transport ferroviaire a durement touché les cheminots de Fret SNCF. La dissipation du nuage de fumée du Grenelle de l'environnement et la réforme du ferroviaire laisse une nouvelle fois les agents de Fret SNCF dans l'incertitude. L'amélioration des chiffres relatifs aux accidents de travail est à relativiser, l'année 2012 ayant été une année noire en la matière avec de nombreux accidents graves. Fort heureusement 2013 affiche de meilleurs résultats mais rien n'est gagné. Les changements de méthodes de travail, les risques psychosociaux, la déstabilisation générale de l'environnement professionnel des agents de Fret SNCF maintiennent un risque accidentogène important.

Présentation Bilan Sillons SA 2014 :

Laurent Beaucaire a présenté le bilan sillon du SA 2014. Il est en amélioration par rapport à 2013. Un gros travail de rationalisation a été réalisé d'où une demande à RFF inférieure de 13% pour 2014, hors SIBELIT qui est autorisé à demander ses sillons pour 2014. Le taux de restitution sillon est en baisse en 2013. L'outil CANARIE offre une visualisation du graphique et permet une pré commande plus rationnelle des sillons de l'adaptation (AGT et SDM). Au point de vue traction, le SA 2014 génère une baisse au total une baisse de 6% de la charge TB et de 7% de la charge TA.

Le sujet des sillons grands parcours reste un véritable sujet pour FRET SNCF et la DFCE en particulier. Un accord cadre est en négociation avec RFF. Cette opportunité permettra de fiabiliser un petit nombre de sillons inscrits d'office au graphique.

L'UNSA a constaté l'amélioration de la qualité des restitutions par RFF/DCF pour le SA 2014. Toutefois l'UNSA aurait souhaité un bilan chiffré un peu plus consistant. Il aurait été intéressant d'avoir les bilans en termes de sillons restitués, de Sillons de Dernière Minute et de ratio entre le nombre de sillons et de circulations réalisées. Ces chiffres auraient permis une analyse des demandes pour 2014 et notamment la baisse importante du volume de celles-ci. L'UNSA a demandé ces chiffres. Cette baisse de volume, tout comme la baisse programmée des effectifs, interpelle sur la capacité à faire face à une augmentation éventuelle de la demande. La gestion par l'adaptation d'une augmentation du volume de sillon reste difficile dans un volume de capacité de production réduit (moins de locomotives, parcs wagons et effectifs réduits, ...).

Dossier Satisfaction clients :

FRET SNCF fait maintenant annuellement une enquête de satisfaction client. Le dossier présenté au Comité d'Établissement en est un résumé. Les bases sont les mêmes que les années précédentes.

Les bons points sont :

- Qualité des Commerciaux,
- Respect de l'environnement,
- Qualité de la facturation,
- La sécurité y compris vis à vis des autres EF.

Il reste quelques points chroniques de non satisfaction :

Le prix du transport et le ratio qualité prix y compris vis à vis des autres EF,

Les informations et le suivi des acheminements, particulièrement à l'international et en cas d'aléas,

Le manque de souplesse de Multi Lots Multi Clients.

Il en ressort néanmoins une amélioration globale de la satisfaction de nos clients (+ 20 points à 62% de satisfaits).

L'UNSA considère ces sondages intéressants bien que commandités par l'entreprise. Ils permettent de jauger d'une année sur l'autre la qualité de notre production.

Les résultats sont toutefois sans surprises, les points forts et les points faibles restant globalement les mêmes d'une année sur l'autre. Le sujet des prix de transport rappelle que le principal concurrent reste la route notamment pour la partie lotissement (MLMC).

Présentation du projet excellence 2020 et dossier satisfaction clients:

Sylvie Charles :

La présentation ne tient pas compte de la future réforme du ferroviaire. Le projet est celui du président pour les actionnaires. Le moment venu il faudra une vision SNCF infrastructures et les autres. Sur l'absence de données chiffrées, une vision stratégique pourrait être présentée au CE. Nous n'avons pas pris l'hypothèse d'un cadre social harmonisé. Quelle vision pour fret SNCF ? Il y a 3 enjeux principaux :

- 1) FRET est une Entreprise de service. La compétitivité est très prégnante, les clients et les chargeurs sont sous forte contrainte financière. L'industrialisation doit amener à un prix acceptable. Il nous faut lutter contre la concurrence maritime et intra modale car il est illusoire de pouvoir lutter contre la concurrence routière. Nous avons deux atouts : la sécurité et la capacité d'emport. Nous serons mieux positionnés que nos concurrents quand chaque EF sera responsable des limites techniques. Au-delà de 4000 tonnes sur certains axes, notamment sur le nord, nous prouvons notre savoir-faire.
Notre structure est plus lourde que les EF concurrentes, il faut réduire l'écart avec douceur et intelligence. La personnalisation est demandée par les clients qui sont séduits par les solutions dédiées mais il faut être très attentif à la mutualisation des moyens notamment pour réagir aux aléas.
- 2) Fondamental, une entreprise ne peut pas fonctionner avec des agents non motivés.
(hochements de tête et soupirs dans la salle !!!) La Présidente assume pleinement. La première urgence est de s'occuper du reclassement des agents. Fret évolue rapidement. La garantie de l'emploi n'est pas un obstacle à la mobilité. En 2014, il nous faut rebondir, la génération actuelle ne veut plus faire le même parcours notamment suivre des formations longues quand seules 20% des connaissances acquises sont utilisées.
- 3) Il nous faut augmenter la part à l'international, répondre aux chargeurs européens. 30% du chiffre d'affaires et le développement du wagon isolé sont à l'international. Nous nous appuyons sur des filiales amies. Nous avons de bons rapports avec les « grands clients » qui ont confié la gestion de leurs commandes à des experts, l'enquête jointe le prouve. Fret SNCF ne s'est pas positionnée, il y a 25 ans, dans ce domaine logistique. Fret préférerait travailler avec le client final. Le fait d'avoir GEODIS est une aide, il nous reste à avoir une approche différente et trouver des solutions de travail avec ces gros acteurs, sans oublier le développement d'offres innovantes dans les zones portuaires.

Le débat des filières doit se passer au sein de la branche par l'accord classification. Fret n'est pas assez cité, pas assez présent. Par ailleurs, Il faut se prémunir de la régionalisation des technicentres de maintenance.

Les modifications de processus sont derrière nous, mais ils peuvent avoir des effets d'élitaires si les salariés ne sont pas associés.

*Pour l'UNSA, si les intentions à long terme de Fret SNCF peuvent être comprises, au vu du bilan assez catastrophique des dernières années, **le domaine social reste pour l'UNSA la priorité.** Pour Fret, la réflexion qui redémarre sur le cadre social harmonisé prend une dimension particulière. L'UNSA demande une nouvelle fois à la SNCF membre de l'UTP de peser de son poids dans les négociations de la convention collective qui ont démarré le 20 décembre. **Le contenu social de la réforme du ferroviaire reste primordial pour le futur des Cheminots.***

Nous restons en désaccord avec une négociation des métiers limitée aux branches. C'est l'EPIC qui doit s'emparer du sujet, sans quoi il existe un risque important de déliquescence des savoirs faire ferroviaires lors des négociations de la réforme, et notamment en matière de sécurité qui reste notre point fort.

Que deviendra Fret SNCF dans les deux ans à venir ?

La réponse n'est pas encore connue pour ce court terme. Excellence 2020 reste donc un projet très lointain, peu concret et particulièrement incertain pour Fret SNCF. Nous renvoyons la Présidente à notre déclaration sur Excellence 2020.

L'ensemble des élus, représentants et l'équipe fédérale

Fret vous présente leurs

Meilleurs Voeux pour la Nouvelle Année.



ENSEMBLE POUR MIEUX VOUS DEFENDRE