

CE Fret du 15 décembre 2011

Bulletin n°42 – décembre 2011

Participants Direction Fret SNCF :

Présidence : Mme Charles (Directrice),
MM. Longequeue (Directeur adjoint), Ichkanian (DRH),

Membres UNSA-Cheminots :

Laurent Doublet (Représentant OS), Bernard Pougard, Bertrand Gauthier, Sophie Girard, Xavier Lemaire, Alain Pâté (Elus). Excusé : Dominique Beutin.

DECLARATION LIMINAIRE UNSA Cheminots CE FRET du 15 décembre 2011

Madame la Présidente,

Voilà maintenant 9 mois que cette nouvelle mandature du CE FRET a débuté. Il convient de dresser un premier bilan du fonctionnement du CE et des IRP du FRET en général.

Nous ferons abstraction du différend philosophique qui nous oppose à propos de l'existence de cette instance que nous n'estimons pas indispensable, FRET restant partie intégrante de la SNCF au sein des régions.

Nous regrettons toujours la présentation morcelée des sujets d'organisation et de stratégie liés à l'économie et à l'emploi qui prive cette instance des débats qui lui incombent. La création des Commissions territoriales n'a pas permis d'établir de véritables débats avec les partenaires sociaux sur les thèmes que vous estimez ne pas devoir présenter au CE. En fait ces Commissions territoriales, qui ne correspondent plus à l'organisation de FRET SNCF depuis la mise en place des Directions Offre et Services, se retrouvent dans les mêmes conditions de fonctionnement que les Commissions locales multifonctionnelles des CE Régionaux. N'ayant aucune prérogative juridique, les thèmes abordés restent généralement ceux de la DF du Président de ces commissions, bien loin d'une cohésion globale de la production qui reste pourtant géographique.

Les CHSCT ont de plus en plus de difficultés à assurer leurs missions. Les causes sont multiples mais citons notamment l'augmentation des zones géographiques et les réorganisations multiples dont ils ne peuvent connaître les données économiques. Ces

éléments ne sont pas donnés au CE en dessous d'un certain seuil ce qui nous semble contestable. Le dernier dossier sur Woippy en est l'exemple type. Woippy est un des points nodaux de FRET SNCF. L'impact de toute réorganisation sur ce site comme la modification du fonctionnement du triage, du débranchement, des relais, le transfert intégral de charge conduite de Sablon vers Woippy (roulement 174 interopérable) contre l'avis des agents, etc.... peut avoir des conséquences sur FRET SNCF en général. L'UNSA vous réitère sa demande de mettre ce dossier de l'organisation générale de Woippy à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CE. Et surtout de compléter le dossier soumis le 16 décembre au CHSCT par les éléments indispensables pour que ses membres puissent s'exprimer (Game, dossier unique, fiches de postes...).

Globalement l'UNSA constate que les informations données aux élus ne sont pas suffisantes ce qui ne facilite pas le dialogue social. De plus FRET SNCF évolue dans une spirale de déclin. Les 5000 suppressions d'emplois en 3 ans ont limité fortement toute négociation contractuelle. Les normes retenues pour la présentation d'un dossier au CE font que la moitié de ces suppressions d'emplois n'a pas fait l'objet de débat dans cette instance. 2500 suppressions d'emploi ce n'est tout de même pas négligeable dans un établissement de 15 000 personnes à l'origine !

Pour l'UNSA cette accumulation d'handicaps appauvrit les échanges avec la Direction qui considère le CE FRET comme un mini CCE. L'UNSA, souhaite que le CE ne soit pas une simple chambre d'enregistrement, ce que la Direction a tendance à faire y compris dans la méthode pour mettre les sujets à l'ordre du jour.

L'UNSA a toujours indiqué qu'elle était prête à un dialogue ouvert et constructif mais jamais sur le dos des agents du FRET.

Le rôle de notre Organisation Syndicale est de veiller au maintien des conditions de travail des cheminots impactés par les restructurations ce qui n'est pas toujours facile, les agents placés dans les EME ou EDC n'étant plus suivis par l'activité.

Pour l'UNSA, le fonctionnement des IRP du FRET, si l'entreprise décide de les maintenir en l'état, est à améliorer.

Cette fin d'année est également morose. Les mesures prises par les gouvernements ne visent qu'à maintenir le système financier à flot. Or dans cette configuration ce sont les salariés et les retraités qui pâtiront des conséquences de la rigueur. La baisse de la production risque d'impacter à nouveau FRET SNCF avec des conséquences pour l'emploi.

Dans ce contexte, FRET devra une nouvelle fois s'adapter. Le déploiement médiatique et les satisfactions de la SNCF et de RFF sur le SA 2012 n'évoquent pas le FRET ferroviaire. Il est remarquable de constater que dans le courrier expédié aux agents, le Président n'évoque le FRET qu'autour d'une phrase plutôt sibylline relative aux conséquences sur les chargeurs. Or, certaines difficultés subsistent et handicaperont FRET SNCF et ses clients ce qui, dans un contexte concurrentiel acerbe ne laisse rien présager de bon.

Malgré toutes ces difficultés, l'UNSA espère le redressement de FRET SNCF. La baisse des volumes transportés, la diminution drastique du nombre de point de desserte et des clients desservis n'est pas une fatalité irréversible. Notre organisation syndicale poursuivra ses interventions auprès des pouvoirs politiques afin que ceux-ci mettent enfin les moyens nécessaires à un véritable développement de l'ensemble du FRET ferroviaire.

Dans ce climat incertain, l'UNSA souhaite néanmoins de bonnes fêtes de fin d'année à l'ensemble des cheminots de FRET SNCF, à tous les membres élus et dirigeants du Comité d'établissement, ainsi qu'à leur famille.

Merci de votre attention,
La délégation UNSA.

L'essentiel du CE du 15 décembre 2011 :

Après les déclarations des différentes délégations, la présidente apporte quelques commentaires et réponds aux interrogations des élus.

La Présidente rappelle que la désindustrialisation du pays est le principal problème pour FRET SNCF. L'entreprise a du s'adapter à cette situation ce qui a amené les réorganisations actuelles. Elle rappelle le différentiel existant entre le cout d'un salarié de FRET SNCF (ADC et Sédentaires) et ceux de la concurrence. (Environ 20%).

L'UNSA rappelle qu'il n'est pas utile de stigmatiser les agents, notamment à propos d'une réglementation du travail qui a fait ses preuves tant en matière de sécurité qu'en terme de conditions de travail et de vie des agents. La réglementation du travail est de la responsabilité de l'entreprise. L'organisation de FRET et de l'entreprise par activité a généré des surcoûts qu'il est difficile de compenser en particulier sur les zones de trafics peu denses. Sur le sujet de l'utilisation des ADC, nous demanderons une audience afin d'étudier ce dossier.

Sur la qualité des dossiers fournis aux élus, la Présidente rappelle qu'elle se conforme au code du travail à propos des éléments fournis à la CE et portés en consultation. Elle réitère son avis sur le fait que la problématique Woippy relève de la compétence des IRP locales, principalement le CHSCT. La Présidente a indiqué qu'il n'était pas possible de porter à la consultation du CE l'ensemble des dossiers locaux. Elle indique que ces dossiers doivent être traités au plus près du terrain.

L'UNSA fait remarquer qu'en général les éléments remis dans les CHSCT ne sont pas assez étoffés. Par ailleurs nous rappelons à la Direction qu'il n'est pas nécessaire de mettre un dossier en consultation pour donner des informations au CE. Une information sur les réorganisations locales permet aux élus d'analyser les données économiques ce que ne peuvent pas faire les CHSCT. L'UNSA a réitéré sa demande d'information concernant le triage de Woippy et ses abords. L'UNSA considère que le dossier présenté en CHSCT est particulièrement léger pour une telle réorganisation !

L'UNSA estime que cette réorganisation ne peut pas être jugée « peu importante » au vu de la position et des enjeux stratégique pour FRET SNCF du triage de Woippy.

La Présidente évoque également le SA 2012 et la co-activité avec d'autres EF qui pose problèmes sur certains chantiers. Elle rappelle que la co-activité n'est pas une demande de FRET mais une contrainte initiée par l'ouverture à la concurrence.

L'UNSA indique que l'ouverture à la concurrence n'a pas favorisé le développement du FRET ferroviaire. Par contre cette co-exploitation sur de nombreux site a créé de nombreux problèmes et a complexifié la plupart du temps les conditions d'exploitation. Dans certains cas il ya même eu dégradation des conditions de travail des agents FRET (Modification, dégradation et Allongement des temps manœuvres. De plus certaines EF ne respectent pas les consignes sur de nombreux chantiers.

J M Longequeue a indiqué que FRET intervenait si nécessaire sur les sites qui posent problème. La Présidente précise qu'elle n'hésitera pas à saisir les instances ad hoc (ARAF, DCF, EPSF) si les intérêts et le personnel de FRET SNCF étaient mis en péril par le non respect de la réglementation. Elle précise que la DCF a suspendu certaines EF sur des chantiers ou elles ne respectaient pas les procédures de sécurité.

L'UNSA prend acte mais a bien souvent constaté une inertie certaine des autorités de contrôle vis-à-vis des nouvelles EF. Concernant le SA 2012, les éléments présentés restent figés au 01/09/2011 alors que des éléments nouveaux concernant les sillons existent. L'UNSA s'étonne également de l'absence de communication de la Présidence à propos du FRET sur les conséquences du SA 2012.

Pour le SA 2012, la Direction indique que les éléments fournis sont factuels et issus de RFF au 01/09/2011. C'est la base utilisée par l'ARAF pour jauger la situation. Il n'y a pas d'autres statistiques officielles. Les outils ne permettent pas un suivi au jour le jour de la situation des sillons RFF doit traiter à M-2 les sillons en attente (Par AGT, ART ou SDM). Il reste environ 20% de sillons refusés ou en allocation précaire. Les lignes les plus impactées par ce problème sont l'axe Tours Bordeaux et dans une moindre mesure l'axe sud Bordeaux/Toulouse/Miramas. La Direction indique également qu'une concertation est réalisée en interne à FRET pour optimiser les capacités sillons. Au niveau de RFF, des concertations ont lieu de manière permanente avec les EF pour optimiser les capacités.

Pour 2013, les études sont en cours. Les sillons à grandes fréquences (200 jours par an) et à grand parcours font l'objet d'un traitement particulier sous forme de pré-catalogue.

L'UNSA a rappelé que les difficultés liées au SA 2012 ne manqueraient pas de solliciter à nouveau fortement les agents du FRET. Par ailleurs, la Direction n'a pas fait de commentaire sur l'attitude du Président concernant le FRET !

Le cabinet Samarcande, mandaté par le CE, présente une étude de potentiel de Trafic Fret pour la région Languedoc Roussillon et à l'international avec l'Espagne.

La Présidente répond qu'une analyse financière est nécessaire. Elle indique également qu'une étude sur les moyens techniques à mettre en œuvre pour développer ces trafics est indispensable. Potentiel ne veut pas dire équilibre financier et il convient d'être prudent sur ces marchés potentiels.

L'UNSA n'a pas la certitude que l'entreprise partage le même enthousiasme que le cabinet Samarcande sur la potentialité de trafic. Ce cabinet avait déjà fait une étude « FRET » pour le CCE. Le Directeur de GEODIS avait alors clairement évoqué le manque de soutien du FRET par le pouvoir politique ce qui ne permettait pas de modifier les choix stratégiques de la SNCF en la matière. FRET SNCF s'est désengagé de certains trafics évoqués. Ce type d'expertise peut être fait pour toute la France, le constat risque d'être le même partout. Il n'est l'UNSA estime que la reconquête de trafic passe par des solutions politiques qui sont loin d'être acquise au vu du peu de volonté d'appliquer le Grenelle de l'environnement.

En réponse à notre question sur la charge de travail des DPX et leur utilisation de plus en plus fréquente pour remplacer les agents, assurer des missions de dessertes ou de conduite, l'entreprise indique qu'elle suit le problème de près. Le DRH indique que ce dossier a fait l'objet de groupe de travail avec les DPX et que des propositions seront faites dans le cadre de la Qualité de Vie au travail.

L'UNSA a indiqué que les paroles et les bonnes intentions ne suffisaient pas. Ce dossier perdure depuis de nombreuses années. L'UNSA a demandé une liste de mesures concrètes pour améliorer le quotidien des DPX et un véritable suivi de celles-ci.

Le prochain CE aura lieu le 24 janvier.

Les questions doivent être transmises pour le 9 janvier au plus tard.

Pour la défense de vos droits et l'accompagnement syndical,
UNSA-Cheminots

Si vous voulez adhérer, renvoyez le bulletin ci-après, à :

UNSA/ Cheminots

M. Le Secrétaire Général de l'UNION Régionale de
Metz-Nancy ou Lille
(lire adresses en couverture)

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.....

COTISATIONS 2012

Adhérents	Cotisations annuelles	Réduction	réel après réduc.	réel après réduc.
QUALIFICATION	Euros	d'impôt (66%)		
A/B - TA	87,00 €	57,42 €	29,58 €	2,47 €
C - TB 1	91,00 €	60,06 €	30,94 €	2,58 €
D 1 - TB 2	96,00 €	63,36 €	32,64 €	2,72 €
D 2 - TB 3	106,00 €	69,96 €	36,04 €	3,00 €
E 1	106,00 €	69,96 €	36,04 €	3,00 €
E 2	119,00 €	78,54 €	40,46 €	3,37 €
F 1	131,00 €	86,46 €	44,54 €	3,71 €
F 2	147,00 €	97,02 €	49,98 €	4,17 €
G 1	157,00 €	103,62 €	53,38 €	4,45 €
G 2	170,00 €	112,20 €	57,80 €	4,82 €
H 1	181,00 €	119,46 €	61,54 €	5,13 €
H 2	193,00 €	127,38 €	65,62 €	5,47 €
CS	206,00 €	135,96 €	70,04 €	5,84 €
Contractuels				
Exécution	87,00 €	57,42 €	29,58 €	2,47 €
Maîtrise	106,00 €	69,96 €	36,04 €	3,00 €
Cadres	131,00 €	86,46 €	44,54 €	3,71 €