



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](mailto: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](mailto:ur.lille@unsa-cheminots.org)

## CE Fret du 27 janvier 2012

Bulletin n°49 – janvier 2012

### Participants Direction Fret SNCF :

Présidence : Mme Charles (Directrice),  
MM. Georges Ichkanian (DRH), Pierre-François Bauden (DRHA)

### Membres UNSA-Cheminots :

Laurent Doublet (Représentant OS), JH Gilson, Sophie Girard, Xavier Lemaire, Alain Pâté (Elus).  
Excusé : Dominique Beutin.

## DECLARATION LIMINAIRE UNSA Cheminots CE FRET du 27 janvier 2012

Madame la Présidente,

Tout d'abord, la Délégation UNSA vous présente, ainsi qu'à tous les membres et élus du CE FRET, ses meilleurs vœux pour vous, vos collaborateurs et tous les collègues du FRET.

En ce début d'année, **les conclusions des assises du ferroviaire sont capitales pour l'avenir du mode de transport ferroviaire en France.** Les décisions qui en découleront auront des conséquences importantes sur la SNCF et ses agents, et peuvent générer des répercussions particulièrement néfastes sur le statut des Cheminots, que nous considérons à l'UNSA comme indissociable de la qualité et la sécurité lié à ce mode de transport en France.

L'actuelle convention collective du fret ferroviaire ne concerne que 3000 personnes. **Vouloir imposer à quelque 150 000 personnes au Statut une convention de plus faible niveau n'a pas d'autre logique que la rentabilité financière.** L'UNSA a souligné la nécessité de bâtir un corps social homogène au bénéfice de tous les salariés de la branche ferroviaire. L'UNSA revendique une concertation avec une analyse juridique et technique où les vertus du Statut des cheminots constitueraient la référence et non le repoussoir à éliminer comme ce fut le cas pour la convention dédiée au FRET que nous ne pourrions plus considérer comme plus à l'issue d'une telle négociation. Le DRH de la SNCF prend la Poste ou France Telecom comme référence, il serait plus judicieux de prendre comme modèle l'industrie Electrique et Gazière.

En ce qui concerne FRET SNCF, une nouvelle contraction de l'offre passant de 22 à 21 millions de GTK va s'accompagner une fois de plus de très nombreuses suppressions d'emplois. **FRET SNCF est de nouveau le point noir de l'entreprise.**

Cette contraction de l'offre, l'abandon des outils de production associés (fermeture de nombreux chantiers et gares) compromettent encore plus une hypothétique reprise quantitative des volumes

transportés. Cette situation est encore aggravée par une problématique sillon particulièrement contraignante suite à l'importance des travaux.

Lors d'une récente réunion au ministère, la Ministre des Transports et son Secrétaire d'état ont évoqués les nombreuses pistes pour relancer le FRET Ferroviaire. Mais si on constate un affichage médiatique en la matière, **l'UNSA est très perplexe sur la volonté réelle de soutenir le FRET Ferroviaire en ces temps de crise. Les propositions faites par le ministère nécessitent des investissements colossaux qui vont bien au delà des 7 milliards évoqués lors du Grenelle de l'environnement.**

En effet les projets évoqués :

- Mise en place de corridors et de lignes dédiées FRET,
- Mise en place de l'attelage automatique,
- Modernisation des chantiers intermodaux,
- Créations de sillons performants sur les grands axes,

sont des projets particulièrement coûteux, peu en phase avec la dégradation des conditions économiques, la tension importante et durable sur les finances publiques et le volume de travaux à réaliser sur le RFN.

**Le dossier présenté sur l'inter modalité en Ile de France est un catalogue d'intentions, certes pertinent, mais dont le volet financement reste à établir.** Il est également dépendant de la réelle volonté politique de le réaliser. Evoquer la transformation de Villeneuve comme plateforme importante de l'inter modalité paraît intéressant : il faudra faire vite avant que RFF ne décide de neutraliser ce chantier ancien point nodal du plan de transport lotissement de la SNCF.

**Lors des assises du ferroviaire certains hauts fonctionnaires** ont évoqué la nécessité de massifier et d'augmenter les volumes en améliorant les opérations de « groupage – dégroupage ». **Ils ont redécouvert le principe du lotissement !**

Or, la mise en place de MLMC, induit par ces mêmes personnages qui ne considèrent plus le FRET Ferroviaire comme service public, a réduit cette offre de manière assez drastique à FRET SNCF.

En termes d'incohérences les décideurs sont rois !!!

Les nouvelles entités sont en place depuis quelques mois mais que dire de leur viabilité à court terme. **En 2011, FRET SNCF a généré à lui seul la diminution de 1500 emplois à la SNCF.** Vous présentez pour 2012 un budget incluant une nouvelle suppression de plus de 1200 emplois... Pour l'UNSA, cette volonté de baisse des effectifs s'accompagnera encore de restructurations importantes au détriment de la qualité du Fret ferroviaire.

Nous demandons à nouveau que celles-ci fassent systématiquement l'objet d'une présentation à cette instance.

Madame la Présidente, les réunions des mois de décembre et de janvier étant peu chargée, il eut été opportun de saisir ces occasions pour faire une présentation, fut-elle succincte, des principaux dossiers d'organisations présentés dans les CHSCT dont la liste figure en annexe. **Pour le seul mois de décembre ces réorganisations impactent 120 emplois dont 97 sont des suppressions.** L'UNSA estime que ce n'est pas négligeable et une information du CE ne nous paraissait pas incongrue.

Voilà une possibilité d'améliorer le débat social au sein de cette instance.

Ces réorganisations impactent également l'économie locale en termes d'emplois, parfois en termes d'aménagement du territoire. Autrefois traité globalement dans les CE régionaux, cet aspect de l'impact local de la politique de FRET SNCF est aujourd'hui très peu abordé dans nos échanges et a complètement disparu au niveau régional. **A nouveau l'UNSA s'interroge sur la pertinence de ce comité qui a vidé de sa substance une bonne partie des IRP du FRET.**

Las, dans ce tableau qui n'incite guère à l'optimisme, le point le plus important, que l'on oublie bien trop souvent, est l'« Homme » **bien souvent ignoré dans les évolutions toujours dictées par les seuls principes de gestion de la rentabilité financière.**

Il suffit de constater le désarroi des nombreux cheminots du Fret dans les chantiers. Certaines réorganisations dégradent les conditions de travail d'autres agents, qui ont vu leurs collègues intégrer

de façon plus ou moins réussie les structures EME et EDC. Celles-ci ne peuvent tout résoudre et ne peuvent masquer le moral en berne des agents du FRET.

**Nous constatons depuis la mise en place des nouvelles structures une dégradation des services rendus aux agents, notamment dans le domaine RH.** Des correspondants RH ont été supprimés dans de nombreuses unités de production ; la réduction importante des effectifs RH dans les DF ne permet pas la reprise de toutes les tâches de ce domaine. L'impact sur les agents est important car les incohérences en matière de gestion sont nombreuses. Certains Directeurs ne respectent pas la réglementation et les engagements en la matière (RH 910 par exemple).

Par ailleurs, l'UNSA vous avait adressé des remarques concernant les **difficultés qui ne manqueraient pas d'apparaître lors de l'exercice de notation 2012 du fait de la mise en place des nouvelles structures.** Aujourd'hui les difficultés sont là et ne sont pas réglées. Les listings seront compliqués et les délégués de commission devront gérer de multiples réunions. Nous vous rappelons que les délégués étaient désignés pour un périmètre bien déterminé. Lorsque c'est nécessaire nous demandons leur remplacement systématique.

Nous demandons également que soit étudié les **moyens supplémentaires qui seront nécessaires pour permettre aux délégués de gérer ces notations « multi géographiques ».** De plus, la réduction des frais de structure RH ne manquera pas de retarder la fourniture des documents indispensables au travail des délégués quand ce n'est pas une démarche volontaire de certaines Directions. L'UNSA considère nécessaire une réponse constructive à toutes ces questions et **demande une réalisation des notations en tout point conforme au statut.**

Nous vous rappelons également la mesure prise par la Direction de la Traction concernant la **requalification d'une dizaine de CTT « interopérables »** dans le cadre de la valorisation de leurs compétences internationales. Nous demandons que ce dossier soit traité au plus tard dans l'exercice de notation 2012.

L'ensemble de ces difficultés, inhérentes aux multiples réorganisations, **crée un stress permanent pour l'ensemble des agents du FRET et de véritables problèmes de santé,** ce que ne manquent pas de relever les Médecins du travail dans leurs rapports annuels.

**L'UNSA déplore l'accident grave survenu le 12 janvier à notre collègue de la Manœuvre de Woippy et rappelle que les cheminots du FRET travaillent dans un environnement ferroviaire particulièrement agressif.** Le travail des agents doit donc se réaliser avec des exigences de sécurité optimale. Nous attendons les conclusions des enquêtes en cours pour juger les conditions dans lesquelles ce regrettable accident est survenu.

En termes d'informations, il est regrettable que celles-ci ne parviennent à certains partenaires sociaux que par voie de presse, dans un communiqué de l'AFP, alors que l'entreprise a communiqué en interne sur ce sujet. Mettre l'ensemble des partenaires sociaux dans la boucle de communication du FRET (Info FRET, Infos périodiques) n'est quand même pas irréalisable. Par ailleurs, **en cas d'accident grave, il est nécessaire que l'entreprise avise les membres de la Commission Fonctionnelle HSCT.**

Donner ces informations serait également une piste d'amélioration du dialogue social.

Comme évoqué au début de notre déclaration, les exemples développés démontrent à nouveau pourquoi **nous luttons pour le maintien d'une réglementation du travail de haut niveau.** La Sécurité est une constante essentielle de la culture cheminote. C'est l'acquis d'une expérience de plusieurs dizaines d'années.

Nous ne pourrions admettre que le niveau de la sécurité baisse sous l'influence de l'ouverture à la concurrence. Certaines EF ont simplifié beaucoup de leurs procédures. **L'UNSA s'opposera à une déclinaison systématique de ces simplifications à FRET SNCF sans études sérieuses et approfondies.**

Merci de votre attention.

La délégation UNSA Cheminots au CE Fret.

## ***Un ordre du jour peu chargé en ce début d'année 2012...***

***...et une séance de CE un peu houleuse avec un différend opposant SUD-Rail à la Direction suite au regrettable accident survenu à un Agent de manœuvre de Woippy.***

### **L'essentiel :**

*L'UNSA présente ses meilleurs vœux à l'ensemble des Agents du Fret et des membres du CE.*

*Lors de notre déclaration nous exposons les Assises du Ferroviaire dans l'environnement économique, l'avenir de FRET SNCF dans ce contexte et notre analyse du dossier sur le transport multimodal en Ile de France. Nous rappelons également l'importance de l'homme dans l'entreprise et nous nous exprimons sur l'accident grave survenu à un agent de manœuvre à Woippy.*

### **Présentation du Transport multimodal marchandises en Ile de France :**

- Doubler le transport combiné, y compris les autoroutes ferroviaires d'ici à 2020 (recours accru au transport combiné rail-route et trains nouveaux formats jusqu'à 1000m).
- Réalisations d'itinéraires alternatifs (Tergnier Laon Reims Chalons Chalindrey), Aménagement de Juvisy Grigny et Bretigny et Itinéraires de contournement de la grande Ceinture pour le Transit
- Augmenter les capacités de l'axe Normandie Ile de France.
- Spécialiser le site Fret de Villeneuve St Georges en Plateforme Multimodale pour le combiné et les autoroutes ferroviaires
- Etude d'un service à grande vitesse (lignes GV) pour la desserte du Hub de Roissy Charles de Gaulle (dessertes de Londres, Amsterdam), investissement dans l'aménagement des plateformes Air / Fer.

*L'UNSA indique que sans volonté politique forte dans ce climat budgétaire contraint, le dossier pourrait bien stagner. L'UNSA rappelle que certains investissements lourds sur la GC sont repoussés depuis les années 90.*

Pour la présidente le contexte est plus favorable (Ecologie, Développement durable,...) mais elle convient que les investissements nécessaires sont très lourds. La Présidente rappelle la réticence de certains élus locaux et appelle de ses vœux un consensus avec les OS sur ce sujet pour peser sur les pouvoirs publics.

### **Réorganisation des cabinets médicaux :**

Tours / Orléans, Rouen, Paris Nord, Lyon Saint / Etienne.

Le Médecin Présent rappelle la directive du département PMS : les CER sont systématiquement consultés, le CE FRET est simplement informé.

*L'UNSA estime qu'il est difficile de juger de la charge de travail médecins, le dossier ne porte que le nombre d'agents Fret. Pour l'UNSA, il est regrettable que le CE FRET ne soit pas consulté sur ces dossiers.*

### **Accident grave à Woippy :**

Un agent de manœuvre a eu les jambes sectionnées lors d'opérations de formation.

L'enquête est en cours.

*L'UNSA a regretté que le Directeur FRET CA ait émis un avis sur la responsabilité de l'agent avant les conclusions des enquêtes en cours, comme nous regrettons la récupération politique d'un tel accident. L'UNSA a rappelé qu'en terme de sécurité du personnel, rien n'est jamais acquis dans le travail ferroviaire.*

## Quelques chiffres de l'activité du Fret :

### Chiffres d'affaire et coûts :

- 4.9% de chiffre d'affaire entre Novembre 2010 et Novembre 2011 (1064 millions d'euros),

Auto PGC – 9%, Charbon Acier + 5%, Chimie + 6%, Combi Express -4%, APC-1%.

L'augmentation des péages sillons entre 2005 et 2010 est de +180% en heure normales, +28% en heures de pointe et l'évolution des coûts des triages entre 2005 et 2010 est de + 300% passant de 10.8 à 33.2 Millions d'euros !

Le coût moyen d'un agent est passé de 44.7 à 57.2 K€ entre 2005 et 2010.

*Pour l'UNSA, cette augmentation a largement été compensée par la baisse des effectifs ! Environ 150 millions d'euros de gagnés sur la charge salariale !)*

### Production :

Moyenne journalières des trains calés :

2009>30, 2010>65, 2011>28 : le nombre de train a fortement baissé, il faut donc relativiser cette amélioration.

La ponctualité passe de 81.67% en 2010 à 76.72% en 2011.

*La principale cause de dégradation reste le volume de travaux sur le RFN.*

Nombre de wagons triés par plateforme en 2011 :

- Dunkerque Gde Synthe 221000
- Le Bourget 229000
- Miramas 157000
- Sibelin 130000
- Woippy 326000

*En forte chute – 200%, MLMC est passé par la !*

Taux de remplissage des trains 71%

Utilisation des Agents de Conduite :

Journées ADC :

JNC 2009 > 91, 2010 >74, 2011 >18.

Roulement Traction Fret en novembre 2011

Roulement TB 194.1 km/jour (-0.6%)

Réalisation JJ TB 132.4 (-1.5%)

Réalisation JJ TA 138.6 (-1.4%)

Journées non productive TB : 9.5%, TA : 14.8%

Effectifs au 31/12/2011 10672 agents (9639 H et 1033 F) dont 354 contractuels (256 H et 98 F). *Baisse de 1500 emplois !*

Mutations FRET Arrivées 190, Départs 1046, Détachements arrivée 65, départs 468

Jours de maladies et blessures Hors services (fin Novembre 2011) 11.48 agents pour 10.87 global SNCF)

- Sécurité du personnel AT -13% (2010/2011)
- Incidents sécurité -2% (2010/2011)
- Accidents MD -38% (2010/2011)

*Pour l'UNSA, l'amélioration de ces chiffres sur la sécurité est à relativiser, la baisse des effectif, la baisse du nombre de circulation a un effet mécanique sur ces résultats. Par contre le taux de gravité des accidents du travail a augmenté ce qui est assez préoccupant.*

## **Evolution des procédures de sécurité :**

Suite à notre intervention sur la Sécurité et notamment le projet de simplification de certaines procédures, la Présidente a donné quelques éclaircissements sur ce sujet / L'entreprise envisage une simplification des radios de manœuvre et de la signalisation arrière des trains. L'entreprise se penche sur l'intégration des nouvelles technologies. La génération actuelle nécessite que l'on regarde à ces problèmes pour éviter une déconnexion de l'environnement sociétal. Ignorer ces évolutions serait pour l'entreprise une erreur fondamentale. Elle fait également remarquer que certaines de nos procédures sont un empilement issu de l'héritage de nombreuses mesures sans qu'une étude globale n'ait été réalisée

*Pour l'UNSA nous considérons que tout ce qui touche à la sécurité doit être analysé de manière fine et approfondie. La copie de mesure simplifiée prise par la concurrence n'est pas admissible si le paramètre économique en est le vecteur. L'UNSA s'opposera à une démarche ainsi dictée.*

**Notations :** Le DRH s'est engagé à étudier les problèmes liés aux réorganisations de 2011. A suivre !

-----

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  
**Lorraine 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**.....

<b>COTISATIONS 2012</b>				
<b>Adhérents</b>	Cotisations annuelles	Réduction	<b>réel après réduc.</b>	<b>réel après réduc.</b>
<b>QUALIFICATION</b>	Euros	d'impôt (66%)		
<b>A/B - TA</b>	87,00 €	57,42 €	<b>29,58 €</b>	<b>2,47 €</b>
<b>C - TB 1</b>	91,00 €	60,06 €	<b>30,94 €</b>	<b>2,58 €</b>
<b>D 1 - TB 2</b>	96,00 €	63,36 €	<b>32,64 €</b>	<b>2,72 €</b>
<b>D 2 - TB 3</b>	106,00 €	69,96 €	<b>36,04 €</b>	<b>3,00 €</b>
<b>E 1</b>	106,00 €	69,96 €	<b>36,04 €</b>	<b>3,00 €</b>
<b>E 2</b>	119,00 €	78,54 €	<b>40,46 €</b>	<b>3,37 €</b>
<b>F 1</b>	131,00 €	86,46 €	<b>44,54 €</b>	<b>3,71 €</b>
<b>F 2</b>	147,00 €	97,02 €	<b>49,98 €</b>	<b>4,17 €</b>
<b>G 1</b>	157,00 €	103,62 €	<b>53,38 €</b>	<b>4,45 €</b>
<b>G 2</b>	170,00 €	112,20 €	<b>57,80 €</b>	<b>4,82 €</b>
<b>H 1</b>	181,00 €	119,46 €	<b>61,54 €</b>	<b>5,13 €</b>
<b>H 2</b>	193,00 €	127,38 €	<b>65,62 €</b>	<b>5,47 €</b>
<b>CS</b>	206,00 €	135,96 €	<b>70,04 €</b>	<b>5,84 €</b>
<b>Contractuels</b>				
Exécution	87,00 €	57,42 €	<b>29,58 €</b>	<b>2,47 €</b>
Maîtrise	106,00 €	69,96 €	<b>36,04 €</b>	<b>3,00 €</b>
Cadres	131,00 €	86,46 €	<b>44,54 €</b>	<b>3,71 €</b>