



Union Régionale Metz-Nancy  
Entrée F - Place du Général de Gaulle - 57000 METZ  
SNCF : 772992 // ☎ 03 87 62 67 64 // 📠 03 87 63 52 71  
E-mail INTERNET : [unsa-cheminots.metz@wanadoo.fr](mailto:unsa-cheminots.metz@wanadoo.fr)

Union Régionale Lille  
25, bd JB Lebas – 59000 LILLE  
SNCF : 220917 // Fax : 220957 //  
☎ : 03 59 01 69 17 // 📠 : 03 20 53 29 92  
E-mail INTERNET : [ur.lille@unsa-cheminots.org](mailto:ur.lille@unsa-cheminots.org)

## CPC Fret du 28 mars 2012

Bulletin n°58 – avril 2012

### **Participants Fret SNCF :**

Présidence : M. Longequeue,  
MM. Ichkanian, Bauden, Mme Vas.

**Participants UNSA-Cheminots :** Christian Le Moine (ROS), Philippe Herbeck, Xavier Lemaire, Sophie Girard, Alain Pâté, William Thieuslin, Laurent Doublet.

Cette CPC était initialement prévue pour débattre de l'évolution des métiers du FRET. Le débat n'a pas vraiment eu lieu, le document présenté par l'entreprise étant particulièrement succinct. L'UNSA est également intervenue sur le contenu des Instances représentatives à FRET SNCF et sur la qualité médiocre du dialogue au sein de celle-ci.

### **DECLARATION UNSA Cheminots CPC FRET du 28 mars 2012**

#### **Contexte de cette CPC FRET :**

Lors de la précédente réunion de la CPC FRET, il était convenu que la séance de ce jour porterait sur l'évolution des métiers à FRET SNCF. Certes, le sujet est à l'ordre du jour mais le document fourni (annexe A 1) est peu précis et nécessite quelques commentaires.

La définition de la base de nos métiers reste à ce jour le dictionnaire des filières. L'entreprise écrit clairement qu'un même emploi à FRET peut être occupé par des agents de filière différente. L'UNSA rappelle que cette situation n'est pas sans poser de multiples problèmes.

Pour l'UNSA, la classification du poste est clairement stipulée dans les tableaux de service. Or dans de nombreuses Unités, les agents ne sont pas rémunérés correctement (code prime) et n'ont pas les formations idoines relatives au grade du poste tenu.

L'UNSA constate comme l'entreprise que cette situation n'est pas satisfaisante. Néanmoins, la responsabilité de ce déphasage incombe à l'entreprise. Votre gestion par activité a déstructuré les métiers en en modifiant le contenu.

D'une polyvalence transversale, correctement définie au RH 263 autrefois présente dans les EEX à travers la filière 27, l'entreprise souhaite passer à une polyvalence verticale qui n'est définie dans aucun texte. FRET a donc écrit des référentiels métiers déphasés du RH 263. Ce dossier concerne également les agents de conduite, notamment les CRML, pour lesquels FRET SNCF souhaite la polycompétence.

Au travers des descriptifs emplois repères fournies pour les DPX, nous constatons l'ouverture de la mobilité vers des emplois de l'activité qui étaient de filières différentes. Seuls les passages vers d'autres activités ou domaine se font sous réserve des aptitudes requises.

En analysant ces fiches, nous constatons un accroissement constant des charges de travail des DPX. En sus de ces contraintes métiers, les DPX sont souvent confrontés à un accroissement géographique important de leurs zones de travail. FRET refusant la mise en place d'assistant, les démarches décrites en CF HSCT au travers de l'amélioration de la QVT ne sont qu'un panel d'intentions sans véritables moyens concrets. En effet la notion « d'émergence de propositions réalistes d'amélioration » est un substrat philosophique difficilement quantifiable.

L'UNSA dénonce cette aggravation importante des conditions de travail des DPX.

Nous déplorons également le nouveau refus de fournir les dossiers d'audit réalisé sur les chantiers. En effet cette instance qui se veut métiers est un lieu de concertation et de réflexion sur les dossiers professionnels. Votre refus de fournir la trame d'analyse des gestes métiers et des organisations en découlant, sous prétexte que cela ne concerne les responsables locaux, n'est pas cohérent.

La remise aux partenaires sociaux des documents relatifs à ce dossier (cahier des charges, gestes métiers pris en compte dans les études, organisation type,...) nous paraît indispensable.

Ce peu de considération des compétences des partenaires sociaux dans une instance technique comme cette CPC n'est pas de nature à améliorer le dialogue social à Fret SNCF.

### **La RAT:**

Certaines des réflexions issues du groupe de travail ont été prises en compte par l'Entreprise. Toutefois, des problèmes subsistent tant sur le fond que sur la forme et nous déplorons la fin programmée des groupes de travail à ce sujet avant même la réalisation complète des formations et la remontée d'éventuels problèmes de mise en place ou d'application des textes.

### **Effectif :**

La baisse des effectifs se poursuit. La productivité des Cheminots du FRET augmente. Par contre les chiffres fournis sur les délais liés au déroulement de carrière se détériorent dans toutes les filières. Ce chiffre corrobore la piètre qualité de l'exercice de notation 2012.

### **Conclusion :**

La qualité des dossiers présentés dans toute les IRP du FRET est malheureusement assez incomplète. La CPC n'échappe pas à cette règle. L'UNSA-Cheminots pense que les moyens pour réaliser ces documents manquent. Nous comptons sur cette séance pour obtenir de plus amples informations sur ce dossier.

L'UNSA-Cheminots constate que l'entreprise limite les échanges aux seules informations à postériori. En ce sens, nous considérons que le dossier sur les métiers nécessite l'association à priori des partenaires sociaux selon une formule à définir. (Association au Groupe de Travail de l'entreprise ou Groupe de Travail issue de la CPC).

Vous comprendrez qu'en cas de refus, Monsieur le Président, l'UNSA-Cheminots aura beaucoup de difficulté à s'inscrire dans un dialogue constructif et de qualité.

La délégation UNSA-Cheminots.

-----

## L'essentiel :

La CPC était donc orientée sur l'évolution des métiers au sein de FRET SNCF et notamment ceux liés aux processus de Production FRET. L'entreprise nous présente dans un document assez succinct les axes de travail et un calendrier étalé sur 9 mois.

### Evolution des Métiers, IRP du FRET

L'entreprise indique que la CPC n'est pas l'instance pour débattre du fonctionnement des IRP du FRET. Par contre, pour l'évolution des métiers, c'est la bonne instance. La concertation sur ce dossier va durer plusieurs mois. FRET se rend compte de l'inadéquation entre la formation des agents (issue du RH 263) et les besoins de FRET, tant sur les métiers sédentaires qu'à la conduite et plus particulièrement pour les CRML. La notion légale d'arrêté d'aptitude pour les missions de sécurité est également à prendre en compte. Le dictionnaire des filières n'est pas remis en cause, il faut simplement l'adapter.

Pour l'UNSA-Cheminots, FRET interprète le RH 263 depuis la mise en activité. Le dictionnaire des filières est conçu pour un fonctionnement intégré de l'entreprise. La déstructuration a complètement déphasé les formations métiers. La formation des agents prévue dans chaque filière ne correspond plus au travail que leur demande l'entreprise. L'UNSA rappelle à l'entreprise qu'elle avait construit un projet de filière FRET en 2008 pour les agents sédentaires.

Ce projet n'a pas abouti mais FRET a édité de nombreux référentiels de formation non conformes au dictionnaire des filières. L'évolution à venir ne serait qu'une validation de la situation présente mais tout en y ajoutant le principe d'une plus grande polyvalence. En alignant l'ensemble des codes primes, qui sont liés au grade, l'entreprise se facilite la tâche. L'UNSA demande à être associée aux réflexions de FRET sur les évolutions des métiers.

Suite à notre demande, l'entreprise valide la formation de groupes de travail issu de la CPC. Ces groupes de travail seront au nombre de 3, avec 3 représentants par organisation représentative à FRET.

Les thèmes seront les suivants :

- Métiers de la filière 27, mouvement, manœuvre,
- Agent de conduite, notamment CRML,
- Encadrement.

L'entreprise établira le calendrier et rendra compte de ses travaux lors de ces GT.

L'UNSA fait remarquer que pour être constructifs, ces groupes de travail ne devront pas se limiter à une présentation, voire à une seule réunion, comme ce fut le cas sur le dossier RAT renforcée. La qualité du dialogue social en dépend.

### Dossier RH :

Une réflexion sur la valorisation des acquis par l'expérience est en cours (VAE). Ce dossier fait partie des réflexions sur les évolutions métiers notamment pour ceux de la manœuvre.

L'UNSA n'est pas fermée à la VAE, mais l'entreprise ne doit pas utiliser le dictionnaire des filières comme variable d'ajustement en ne retenant que ce qui sert ses intérêts. Exemples : utilisation parfois abusive des AMVM sur certaines missions de sécurité mais application stricte ne permettant pas l'accès à la qualification D de ceux-ci, dossier des CRLO+, etc...

### Quelques chiffres sur les évolutions de carrière :

Nombre de passages à la qualification supérieure : 2010 : 574, 2011 : 491 (-15%).

Délais de passage à la qualification supérieure en augmentation de 9 mois en moyenne à FRET SNCF, toutes filières confondues. (Rappel de l'évolution des effectifs de FRET SNCF durant la même période (-11%).

Pour l'UNSA, ces chiffres confirment la dégradation du déroulement de carrière des agents du FRET déjà fortement impactés par la baisse des effectifs et la hausse de la productivité. Plus de productivité, moins de reconnaissance, l'UNSA a exprimé son désaccord en refusant de siéger au CE FRET de mars et a demandé une audience, prévue le 10 avril avec la Direction.

### **Evolution du métier de DPX :**

Suite à notre déclaration, la Direction réaffirme son opposition à la création d'assistant DPX.

L'UNSA a rappelé que la charge de travail des DPX est en constante augmentation. Les périmètres fonctionnels (gestion production et domaine RH) et géographiques (parfois un DPX pour un territoire régional) croissent constamment. Si l'entreprise refuse la mise en place d'assistants, l'UNSA demande la fin des suppressions de postes de DPX et demande la mise en place de DPX supplémentaires lorsque cela s'avère nécessaire. Le DPX n'a pas vocation à passer sa vie sur la route avec les risques importants générés. Enfin, l'UNSA a demandé à placer tous les postes de DPX dans l'encadrement.

L'entreprise s'engage à étudier ce dossier, mais pas de manière globale. Affaire à suivre !

### **Dossier RAT renforcée :**

Le groupe de travail est clos. Certaines remarques du GT ont été prises en compte. L'entreprise valide ses processus et ne réunira pas à nouveau ce GT. Il n'est pas prévu de requalification des postes concernés par la RAT renforcée. Un cadrage de la surveillance des points supplémentaires a été réalisé.

L'UNSA rappelle que les missions supplémentaires relevaient du domaine Matériel. L'UNSA constate que de nombreux problèmes ne sont pas résolus en termes de formation (Reprise des formations initiales notamment) et pour l'application de la RAT renforcée dans les chantiers (organisation du travail, sillons, délais). L'UNSA estime qu'une réunion du groupe de travail pourrait être réalisée dans le cadre d'un REX.

L'entreprise nous fournira les documents à jour du déploiement et de la Formation.

**Prochaine réunion de la CPC FRET le 07 juin 2012.**

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.....

**COTISATIONS 2012**

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