



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

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

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.

QUESTIONS / REPONSES

B1 – PRODUCTION ET SERVICE

- B1-1 Equipement radio
- B1-2 Evolution du métier de CRML
- B1-3 Audits.....
- B1-4 Déneigement des aiguilles
- B1-5 Trains TER / VFE.....
- B1-6 Journée Formation Conducteur.....
- B1-7 Trains plus longs et plus lourds
- B1-8 Engins Moteurs
- B1-9 Expérimentations
- B1-10 Missions Z.....
- B1-11 JNC et JNU.....

B2 – SECURITE

- B2-1 RAT renforcée
- B2-2 Sécurité des circulations
- B2-3 Train NUKE.....
- B2-4 Incidents.....

B3 – OUTILS

- B3-1 Sirius
- B3-2 Application RUS PROD
- B3-3 RU SYSTEM
- B3-4 Logiciel AIGLE

B4 – RESSOURCES HUMAINES

- B4-1 Effectifs.....
- B4-2 Budget 2012.....
- B4-3 Déroulement de carrière.....

B4-4 CROL +.....
B4-5 Métiers du Fret.....
B4-6 TC Fret
B4-7 Formations
B4-8 Détachements.....
B4-9 CRML
B4-10 RH 0077.....
B4-11 QVT
B4-12 Service Après Vente Fret

B1 - PRODUCTION ET SERVICE

B1 1 - Equipement radio

La délégation demande des informations sur la gamme radio Tetra (Présentation du système, tests réalisés, zones de déploiement, calendrier de déploiement) ?

Fret déploie dans les prochains mois une radio de type Tetra ; Il s'agit d'une première vague de 350 postes environ concernant une douzaine de plateformes.

Le modèle Sepura STP 8040 est une radio numérique, qui associée aux fréquences nationales disponibles depuis quelques semaines, doit remplacer d'anciens postes Sagem et apporter une qualité et une fiabilité de communication, ainsi qu'une souplesse d'utilisation.

Il n'est pas encore établi de planning. Le recensement des besoins est effectué, le processus de commande des postes radio enclenché.

En intégrant le délai de livraison puis de paramétrage par les CRIR, leur déploiement est prévu d'ici la fin du 1er semestre.

DF UPF Zone impactée

Sol&Rail UPF Cap Ouest Le Mans - Nantes - Rennes

Sol&Rail UPF CPC SPCO - Vierzon

Sol&Rail UPF Midi Midi Pyrénées

Sol&Rail UPF IDF Bretigny

Sol&Rail UPF CAP Reims - Chalons - Tergnier

Sol&Rail UPF Normandie Caen - Valognes

Charbon Acier UPF Littoral Dunkerque - Boulogne

Combi Express UPF Perpignan Sète

Combi Express UPF IDF Hendaye

Autochem UPF Alpes Annemasse - Grenoble

Autochem UPF MFC Clermont

Autochem UPF PACA Cannes - Pas des Lanciers

Autochem UPF VRL Venissieux - St Rambert

B1 2 Evolution du métier de CRML

La délégation demande quelles sont les modifications d'organisation et de production sur le Triage d'Estavel ? Quelles vont être les conséquences sur le métier de CRML et de CRLO ? Quelle charge reste-t-il sur ce site ?

A court terme, le retrait de Total sur cette zone et le transfert du trafic de pâte à papier en provenance de La Rochelle pour Condat via Hourcade, nous amèneront à reconstruire très prochainement les charges de cette zone et donc les organisations de production afférentes. Ces évolutions seront normalement présentées pour information en CHSCT.

La délégation demande l'évolution du métier CRML sur le site de Cahors. Est il prévu des transferts de charge de ce site vers d'autres ?

Pour le moment, aucune étude n'est entreprise concernant l'éventuel transfert de charges conduite de la résidence de Cahors vers d'autres sites en tout ou partie même si un tel examen peut être pertinent.

B1 3 - Audits

La Délégation demande la fourniture des documents d'audit réalisés sur les chantiers par les groupes d'expert nationaux :

- **Cahier des charges métiers et production servant de bases aux auditeurs,**
- **Fourniture d'un document réalisé sur un chantier avec les préconisations émises,**
- **Fourniture d'un audit récent, par exemple celui réalisé à Woippy.**

Comme il a été dit en réunion du CE Fret du 15/12 : « Les audits sont présentés et débattus avec les responsables des sites concernés. Ils n'ont pas vocation à être diffusés dans un autre cadre ».

B1 4 - Déneigement des aiguilles

Le déneigement des aiguilles et la lutte contre le gel des aiguilles sont des choses primordiales pour que fret puisse assurer sa production.

1) Quel règlement traite du déneigement, quelles formations sont dispensées aux agents?

2) Quelles mesures de protection des agents sont applicables?

En déclinaison du texte RFF IGTR1AN⁴ (articles 302 déneigement des appareils de voie), et du texte décliné EF 1001 sur l'utilisation des voies de service dans son article 1.4.3, il n'y a pas lieu de dispenser de formations spécifiques. Il convient d'appliquer les mesures de protection figurant à la CLO en déclinaison de la CLE.

L'article est repris ci-dessous :

« 1.4.3. Déneigement des appareils de voie

Les opérations de déneigement des appareils de voie de service peuvent être réalisées par un opérateur ferroviaire si les deux conditions suivantes sont remplies :

- **Ces appareils de voies sont situés sur un bloc accordé à cet opérateur ferroviaire,**
- **L'opération de déneigement est réalisée de jour.**

Les modalités de déneigement et les mesures à mettre en oeuvre pour assurer la sécurité des personnels assurant le déneigement sont définies dans la CLE Manoeuvres et transcrites dans la CLO.

Lorsque le déneigement n'est pas réalisable, notamment en présence de verglas, l'opérateur ferroviaire avise le coordinateur de site ou l'aiguilleur concerné.

En dehors de ces cas, le GID Maintenance a la responsabilité du déneigement des appareils de voie. »

B1 5 - Trains TER – VFE

Combien de trains de voyageurs ont été effectués par Fret SNCF pour l'année 2011? Par DF ? Quelles sont les entités et les régions SNCF qui ont fait appel aux ADC du Fret ? La délégation demande le nombre de train TER ou VFE effectué par des Agents du Fret depuis la dernière CPC Fret.

La délégation demande à connaître les UP ayant fait appel au Agents du Fret pour effectuer des trains TER ou VFE.

Nous n'avons pas de suivi statistique sur le volume/le nombre de trains réalisés pour ou par VFE/TER. Un état des lieux a été réalisé et fourni dans le cadre de la CSADC (voir annexe jointe).

Depuis la dernière CPC Fret, ET Centre et ET Normandie ont sollicité Sol et Rail pour couvrir des journées CIC ou TER.

L'appui au voyageur se traduit aussi par une augmentation du volume de détachement ou par l'anticipation de parcours professionnels et/ou passerelles.

Il est à noter que sur certains sites l'activité Fret sous traite une charge à des sites voyageurs. Le volume est d'environ 50 journées de service par semaine.

B1 6 - Journée Formation Conducteur

Combien de JFC ont été effectuées par les ADC (TB et CRML) pour l'année 2011 ?

Sur les ADC roulant sur RFN, en moyenne 2,2 à 3 JFC ont été réalisées en 2011.

B1 7 - Trains plus longs et plus lourds

Une information sur les trains plus longs et plus lourds est programmée à l'ODJ du CE Fret du 23 février 2012. Ce type d'information nécessiterait une présentation approfondie en CPC avec un argumentaire beaucoup plus explicite. Nous demandons que ce dossier nous soit présenté en CPC, ainsi que les conséquences techniques et sociales d'un tel projet.

Ce point sera inscrit à l'ordre du jour de la CPC Fret du 07 juin 2012.

B1 8 - Engins Moteurs

Les 69000 sont très mal isolées (contre le froid ou la chaleur), la délégation demande que cette série subisse des travaux pour remédier à cela.

La période exceptionnelle de grand froid de jan-fév 2012 a poussé les locomotives aux limites.

- Les fonctions de chauffage et de climatisation font l'objet d'une trame de maintenance préventive régulière ;

- Les anomalies et pannes, si elles existent, sont traitées en maintenance courante dans les Technicentres de maintenance au cas par cas.

Dans ce cas, les problématiques soulevées sont analysées à partir des bases de retour d'expérience en place.

En fonction des anomalies recensées, une analyse sera réalisée pour définir les actions possibles.

B1 9 – Expérimentations

La délégation demande un point sur les diverses expérimentations en cours sur les directions Fret.

Depuis les expérimentations lancées à Fret en 2011, il n'y en a pas de nouvelles en cours pour 2012.

B1 10 - Missions Z

La délégation demande combien de missions Z ont été effectuées depuis la dernière CPC.

FRET

En 2011, le volume de JS en service « facultatif » représente moins de 20% de l'ensemble des JS réalisées.

B1 12 - JNC et JNU

La délégation demande le nombre de JNC et JNU depuis la dernière CPC.

JNC : Nov = 13 - Déc = 17 - Janv = 11

JNU : Nov = 1875 - Déc = 2165 - Janv = 2081

Les chiffres de février ne sont pas encore disponibles.

B2 - SECURITE

B2 – 1 - RAT renforcée

La délégation demande où en sont les réflexions de la Direction sur ce dossier suite au GT du 12 décembre 2011 ? De nombreuses problématiques soulevées par les organisations syndicales sont toujours sans réponses de votre part (par exemple le temps alloué insuffisant de 1 minute par face de wagon, les problématiques liées à certains sites, etc.). Il avait été évoqué d'autres rencontres sur ce dossier. Quelles suites programmez vous après ces premiers échanges ?

Les suites du GT du 12 décembre 2011 sont les suivantes :

☐ **Temps de réalisation de la RAT** : Les mesures de temps de réalisation de la RAT confortent le point de vue de l'entreprise sur ce point. Les organisations et le plan de transport doivent être adaptés au temps nécessaire à l'exécution de la RAT.

CPC Fret du 28 mars 2012 - P 6/22

☐ **Sécurité du personnel** : La direction Sécurité Fret a commencé à revisiter les 16 points supplémentaires de la RAT au regard de la sécurité du personnel. Ce travail a permis de constater qu'il pouvait y avoir parfois de mauvaises interprétations : en effet, certains agents ont compris que le qualificatif « renforcé » s'appliquait à tous les points de vérifications (pas seulement les 16 points supplémentaires) et que chacun de ces points nécessitait un examen plus approfondi que par le passé. En conséquence, ils étaient amenés à prendre des postures pouvant à la longue s'avérer pénibles. Une mise au point est donc apparue nécessaire, afin de faire comprendre que l'évolution de la RAT consistait simplement à ajouter 16 points, mais que la logique du défaut manifeste visible par un homme se tenant debout à proximité du wagon restait.

☐ Les premiers agents formés n'ont pas bénéficié des modifications apportées à la RAT (tâches de graisse, pictogramme...). Il a été demandé aux DF de reprendre ces agents en formation sur ces points, par formateur d'entreprise ou DPX. Par ailleurs, nous avons appris que certains agents n'ont pas appliqué les 16 points en rentrant de formation. C'est clairement une anomalie qu'il convient de rattraper en DF. Il n'est pas prévu de réunir à nouveau ce GT.

- 1) **Le calendrier de déploiement de la RAT renforcée sera-t-il respecté?**
- 2) **Des évolutions sur la RAT en cours d'acheminement sont elles prévues?**
- 3) **Lors du GT RAT renforcée, il avait été envisagé des améliorations du MEMO RAT pour le rendre plus pratique d'utilisation. Où en est la direction sur ce point ?**
- 4) **Quelles sont les principales remontées des difficultés de mise en oeuvre de la RAT suite à cette période de test de déploiement?**
- 5) **Des notes de service peuvent-elles prévoir des dérogations au MEMO RAT ?**
- 6) **Avez-vous avancé sur l'étude de la requalification des agents de la R.A.T ?**
 - 1) Le calendrier de déploiement de la RAT renforcée prévoit une mise en oeuvre complète au 1^{er} octobre 2012. Compte tenu des formations en cours, cette date devrait être respectée.
 - 2) Le nombre de sites éligibles à la RAT en cours d'acheminement est très faible, car ce type de RAT est lié à la technique du tri à la gravité.
 - 3) La prochaine édition du mémento RAT (fin 2012) fera l'objet d'un examen ergonomique (intercalaires, fiches détachables, qualité des photos, qualité du papier...).
 - 4) La réponse est donnée en question B2 -1
 - 5) Aucune dérogation ne peut être prise au niveau local sans accord de la direction Sécurité Fret.
 - 6) Les évolutions de la RAT ne changent pas fondamentalement le métier pour envisager une requalification.

La Délégation souhaite obtenir un point d'étape du déploiement de la procédure de RAT renforcée.

- **Point sur l'avancement des formations,**
- **Prise en compte des remarques du Groupe de travail issu de la CPC,**
- **Date de mise en application définitive.**

Les réponses sont données ci-dessus.

B2 2 - Sécurité des circulations

Nous demandons quelles sont les motivations qui ont poussé la Direction du Fret à s'autoriser des assouplissements en matière d'essais de freins des

trains garés dans les triages ou chantiers fret, en fonction de la sécurisation des sites ou pas.

1) Lors du CE fret de Janvier Sylvie Charles a évoqué la possibilité d'assouplir les règles de signalisation des trains en ligne et les règles d'utilisation des radios de manoeuvre... Sans y être favorable, nous demandons où en sont ces réflexions ?

2) Des modifications réglementaires sont-elles envisagées ?

1) La direction du Fret ne déroge à aucun texte opposable de sa propre autorité. Si des assouplissements sont souhaités, une procédure basée sur une démonstration de sécurité est alors engagée par la direction Sécurité Fret afin d'obtenir de l'EPSF l'autorisation adéquate.

Le cas cité des essais de frein de trains arrêtés en cours d'acheminement et devant reprendre leur marche ne fait pas l'objet d'une mesure d'assouplissement. Il s'agit au contraire de procéder à un essai de frein là où la réglementation de l'impose pas, dans les sites insuffisamment sécurisés, afin de prévenir les conséquences d'éventuels actes de malveillance.

2 et 3) Sur l'initiative de la direction du Fret, des travaux animés par la direction de la Sécurité de la SNCF vont être entrepris afin de revisiter les normes qui sont applicables à l'EPIC SNCF.

Certaines sont des règles internes de la SNCF qui vont plus loin que ce que les textes opposables demandent (un exemple étant en effet l'utilisation de la radio de manoeuvre). Il sera regardé la possibilité de réduire l'écart avec les pratiques d'autres EF, soit en desserrant nos contraintes propres, soit en oeuvrant pour rendre opposables nos pratiques, ou bien en valorisant mieux notre différence auprès de notre clientèle. Dans tous les cas, la méthode de sécurité commune exigée par les règlements européens devra être utilisée pour garantir la bonne prise en charge de la sécurité.

D'autres sont des textes opposables jugés excessifs (un exemple étant en effet l'obligation d'utiliser des lanternes de queue en lieu et place de plaques réflectorisées), qu'il convient de faire évoluer par leurs rédacteurs (ministère, RFF...). Une action basée sur des démonstrations de sécurité pouvant aller jusqu'à la constitution de dossiers pour l'EPSF est à mener dans ce sens.

B2 3 – Train NUKE

L'ensemble des agents susceptibles de manoeuvrer ou stationner a proximité d'un train NUKE ont-ils reçu les formations ?

Nous comprenons que la question fait référence aux transports de matières radioactives assurés par la SNCF.

Conformément à l'OP 0493 (ex RH 0838), les agents qui entrent dans le processus du transport de matières radioactives (manoeuvre, formation, RAT) sont formés à la prévention des risques relatifs à l'exposition aux rayonnements ionisants et à la contamination.

Les autres, qui n'interviennent pas sur les envois de matières radioactives, sont informés soit lors de la formation de base MD soit au cours de réunions d'information organisées à cet effet par les démultiplicateurs.

Ainsi, les agents Fret travaillant sur sites desservant les centrales et les terminaux d'échange sont tous formés alors que les agents travaillant en triage ou plateforme sont soit formés lorsqu'ils interviennent directement sur les trains (attelages...), soit simplement informés.

B2 4 - Incidents

Combien d'incidents dits « graves » (Boîtes-chaudes, déraillement, blocage, deffretage, incendie...) liés au matériel roulant ont été recensés pour l'année 2011 et les causes de ces incidents.

En 2011, ont été dénombrés 3 événements de sécurité dont l'origine est une défaillance du matériel roulant.

Le 4 janvier, à Culmont-Chalindrey, fusion d'une boîte d'essieu d'un wagon, due à la présence d'un « faux rond ». Train arrêté par alarme danger. Les DBC antérieurs n'ont rien détecté. Pas de déraillement.

Le 5 janvier, à Tanlay, perte d'un axe endommageant les installations du GI. Rame en provenance de Belgique et wagon présentant un « faux rond ». Pas de déraillement.

Le 22 avril, à Paris-La Chapelle, rupture d'essieu, due à une conjonction de causes (absence de graissage des tampons, itinéraire en courbe et contre courbe). Déraillement.

B3 - OUTILS

B3 – 1 - Sirius

Nous demandons un point d'étape sur le déploiement de Sirius à Fret SNCF.

Combien d'ADC Fret ont été formés ?

A fin février, environ 1 830 conducteurs Fret ont été formés à l'outil.

Dans combien d'UT, Sirius a été déployé ?

12 UT déployées, 8 UT en cours de déploiement 14 UT à démarrer (note : chaque résidence DFCE est comptée comme une UT)

Quel est le % d'ADC ayant refusé de prendre l'outil Sirius ?

L'outil Sirius est un outil de travail à la disposition des agents.

Combien d'incidents sécurité seraient imputables à l'utilisation de Sirius ?

Du 1er janvier au 31 décembre 2011 :

Nous identifions dans la base REX 3, 5 événements survenus sur des trains de l'Activité Fret pour lesquels l'utilisation de l'outil SIRIUS est invoquée concernant l'apparition de l'EC.

Les événements étudiés concernent :

- 3 prises en charge par l'automatisme ayant évité un dépassement de vitesse (3 FU KVB)

- 1 DVL > 15km/h

- 1 non respect de signaux de traction électrique (coupez courant)

Les principales causes identifiées pour ces cinq événements sont :

- un cas avec extinction de SIRIUS puis, après relance, le figeage de l'écran (environ 30s).

Avec l'outil SIRIUS, le conducteur a l'habitude de disposer des mémos au niveau de la FT (repérage par trombone). Suite au figeage, le conducteur ne dispose pas de FT papier et continue sa route, persuadé qu'il roule à la vitesse limite (FU KVB) ;

- deux cas, le conducteur lit son PDA (2 FU KVB) ;

- un cas, l'ADC a son attention attirée par le démarrage de Sirius et ne surveille pas sa mise en vitesse (DVL>15) ;

- un cas le conducteur lit son PDA et ne respecte pas le coupez courant ;

Pour tous ces événements, les prescriptions des gestes métier diffusés lors de la formation SIRIUS n'ont pas été respectées. Les actions managériales correctives sont menées au fur et à mesure par les établissements.

B3 2 - Application RUS PROD

La délégation demande les précisions suivantes :

a) Quelles sont les structures de l'entreprise utilisant RUS? (Direction Fret, Unités

Traction, Technicentres, CPL, Triages) ?

b) Qui reste t il à basculer sur RUS?

c) Le trafic MLMC est il concerné? (Saisie des compositions de train...)

d) L'application prévoit la possibilité de faire de la gestion ADC. Est il prévu une date de mise en application?

e) Y a t il des évolutions prévues du logiciel? (Mise à jour majeure)

f) Y a t il eu un REX concernant la mise en place du logiciel? Si oui quelles en sont les conclusions?

g) FRET aura t il toujours accès à SPPAC, HOUAT, EXCALIBUR qui sont des outils INFRA? Ces logiciels étant nécessaires au bon fonctionnement des services en opérationnel.

RUS Prod comprend plusieurs modules

* Gare (Swing en remplacement de Naw/Mars) : concerne les Unités Plateformes

- le module desserte : ordonnancement des dessertes (déployé en 2009)

- le tri : Tout Swing Tri : dernier bascule à Woippy le 12 mars,

- le décompte des évènements wagons : Nouveau Décompte Détenteur : en cours de déploiement jusque fin avril

- les échanges : internationaux en frontière dans un premier temps (1er semestre) et tous échanges EF dans un 2nd temps (2èmes semestre)

* Convoi (remplacement PPC et Lagons notamment) ; concerne les pôles adaptation des DDP Unités Convoi et les Unités Plateformes traitant du Convoyage

- déploiement en cours, prévu d'être achevé avant fin du 1er semestre

* Assemblage : concerne les pôles conception / adaptation des DOS les plateaux marché

- premiers développements mis en oeuvre dans le cadre de Nouveaux Processus

Prévisions Adaptation

- développement à venir en 2012/2013 pour remplacer DEF Prod.

Les Unités Traction ont un accès à RUS Prod en consultation.

Les Technicentres ont un accès à RUS Prod en consultation en attendant la mise en place de OSMOSE (outil M)

Les fonctionnalités progressivement développées et déployées font l'objet de Rex systématique afin de traiter les bugs éventuels et les demandes d'amélioration exprimées par les utilisateurs.

Un Club Utilisateurs est réuni régulièrement, des groupes de travail sont organisés avec les représentants des DF

Des évolutions sont envisagées sur 2012/2013 pour intégrer des fonctionnalités actuellement disponibles dans des outils tels que Def Prod, Base Missions, Remora+,

La gestion des ADC est traités dans Pacific ; à ce stade, les évolutions concernent la fluidification des échanges entre RUS Prod et Pacific

Les applications Sppac et Houat sont utilisées par Fret.

Excalibur, qui est l'outil Infra d'information sur les incidents concernant la circulation, continuera d'être mis à disposition des Activités

h) Quels sont les modules de formation existant aujourd'hui? Quels sont les cahiers des charges?

Il existe aujourd'hui 5 modules:

- FR1250 "RUS CONVOI Module découverte" - Cahier des charges FR00380

- FR1256 "RUS CONVOI Module adaptation conception" - Cahier des charges FR0057

- FR1257 "RUS Assemblage" - Cahier des charges FR00576

- FR1258 "Outil RUS module Supervision" - Cahier des charges FR00505

- FR2250 "RUS CONVOI Module pré-op et op" - Cahier des charges FR00571

Quels sont les Campus FRET assurant ces formations?

Les 3 campus Fret sont équipés pour dispenser ces formations

B3 3 - RU SYSTEM

La délégation demande un point sur le déploiement de RU System dans l'ensemble des entités du fret.

Combien d'agents ont été formés en école et en UO ?

La délégation demande un point d'étape sur la mise en place de RU Système au sein de l'activité.

Voir réponse ci-dessus.

B3 4 - Logiciel Aigle

Nous demandons l'état d'avancement du logiciel "AIGLE". Quelle organisation la Direction du Fret prévoit-elle dans le cadre de la surveillance des DBC (gestionnaires, mesures en cas de pannes, trains transfrontaliers ...) ?

La démarche AIGLE est pilotée depuis janvier 2012 sous la forme d'un projet, en prenant appui sur la constitution d'un groupe de travail. Ce GT est composé de FR/S (pilote), DSIF, un représentant de chaque pôle sécurité des DF, la direction du Matériel, des DPX opérationnels. Il s'est réuni à 3 reprises, les 30 janvier, les 14 et 29 février.

Point à ce jour :

Etat des lieux des modifications et adaptations fondamentales du logiciel + prise en compte par DSIF pour une version 1

Attente de la mise en production par DSIF de ces demandes prioritaires par FR/S pour permettre le lancement d'un **site pilote en avril**

Version 2 : prise en compte des évolutions permettant aux opérateurs une utilisation plus confortable de AIGLE pour septembre

Formalisation des mesures :

FR 1601 + Logigrammes précisant les acteurs et leurs missions+ guide utilisateur du logiciel

Mesures :

Les sillons apparaissant non conformes en conception sont traités par obtention de dérogations données par le Matériel (intégrées dans annexe MA 78)

Les sillons apparaissant non conformes suite à dérangement de DBC sont traités en opérationnel

- application règles d'assouplissement générales reprises (dans annexe MA 78) attente validation par entité MDMX M

- à défaut demande de dérogation au cas par cas astreinte Matériel

- à défaut demande de réalisation d'un ESBM par le Matériel

Cas des sillons transfrontaliers : pas de particularités, les sillons seront traités comme les autres

B4 - RESSOURCES HUMAINES

B4 1 – Effectifs

Effectifs de l'activité fret au 31 décembre 2011

Quels sont les effectifs de gestion ?

Par filière et spécialité

Par emplois repères

Par UE, par UT et par qualifications

Quelle est l'évolution prévue pour 2012 ?

Quels sont les flux d'entrée et de sortie ?

Recrutements (budget et nombre)

Mutations (entrées et sorties)

Reconversions

Cessations progressives d'activités

Réformes

Démissions, licenciement

Promotions

Quelle est la pyramide des âges ?

La délégation demande un point sur les effectifs DF par DF.

Filière commerciale spécialité Fret

Quelle est la situation des effectifs au 31 décembre 2011 ?

Quelles sont les prévisions d'évolution pour 2012?

Quelle sera l'affectation des agents commerciaux par marchés en 2012?

Quelle sera la cartographie d'implantation des agences ou antennes ?

Effectifs/Mises à dispo/Retraites

Quelle est la situation des effectifs par filière et spécialité ?

Nous demandons la communication de la pyramide des âges par filière et spécialité ?

Nous demandons combien de départs en retraite sont prévus en 2012 ?

Combien d'agents du fret sont mis à disposition des différentes EF, par collègue et par DF ?

Effectifs traction : La délégation souhaite connaître les effectifs de gestion ainsi que les effectifs à disposition pour chaque résidence de Traction ?

Effectifs : Les infos sont données en annexe.

Retraites : 450 départs en retraite sont prévus pour l'année 2012.

Recrutements = 288 réalisés

Mutations = 190 entrées et 1046 sorties

Reconversions = pas d'éléments

Cessations progressives d'activité = 110 CPA ont débuté en 2011

Réformes = 31 réformes prononcées en 2011

35 Démissions et 26 Licenciements en 2011

Pyramide des âges : les informations sont données en annexe.

Promotions = voir réponse à la question B4-3

La délégation demande combien il y a eu de recrutement au Fret pour l'année 2011 par corps de métier DF par DF, ainsi que les prévisions 2012 ?

288 recrutements en 2011 - le détail par filière et par DF est donné en annexe.

Les recrutements 2012 seront inférieurs. La majorité concernera le métier de la conduite.

B4 2 - Budget 2012

La délégation souhaite avoir une présentation de la déclinaison du budget 2012 pour l'activité Fret.

Il n'y a pas de plan national de déploiement. Les effectifs envisagés ont été définis au regard de volumes prévus dans un contexte économique chahuté et en tenant compte des améliorations d'efficacité obtenues ou en cours en matière de production. Ces chiffres pourront varier en fonction de l'activité.

Dans ce contexte, il appartient à chaque unité de gérer ces évolutions et de communiquer les informations prévues par les dispositions réglementaires.

Le Budget 2012 a fait l'objet d'une Commission économique le 14 mars dernier et d'une information à l'initiative du Secrétaire du CE le 26 mars.

Comment va se traduire la réduction prévue au budget de l'Entreprise de 1400 postes dans l'Activité fret ? Quels sont les métiers impactés ?

Nous demandons la répartition prévisionnelle de ces suppressions d'emplois :

- Par entités,
- Par régions géographiques (Gestion NDM : EDC/EME),
- Par métiers et filières (Gestion des reclassements),
- Par collèges.

Voir réponse ci-dessus.

B4 3 – Déroulement de carrière

La délégation demande la situation pour les agents de la filière commerciale Fret :

- Le nombre de promotions réalisées en qualification et en niveau en 2011;
- Le délai moyen de séjour sur les qualifications, niveaux et positions de rémunération ;
- Les promotions prévues pour 2012.

La Délégation demande la situation des agents du FRET pour chaque filière présente dans l'activité:

- **Nombre de promotions réalisées en qualification et en niveau en 2011,**
- **Le délai moyen de séjour sur les qualifications, niveaux et positions de rémunération,**
- **Les promotions prévues en 2012.**

Les informations sont données en annexe (*L'UNSA les tient à votre disposition sur demande*).

B4 4 – CRLO +

La délégation demande une cartographie sur la localisation des CRLO+. Quels sont les effectifs au 31 décembre 2011 ? Quelles évolutions prévoyez vous pour ces personnels ?

DF Chantier Nbre de CRLO+

DF Chantier Nbre de CRLO+

DF Autochem Hausbergen **6** - DF CE Hendaye – Bayonne **6**

DF Autochem Mulhouse **4** - DF CE Cerbère – Perpignan **9**

DF Autochem Miramas **14** - DF Sol&Rail Rennes **4**

DF Autochem Marseille Mme **8** - DF Sol&Rail Tergnier **4**

DF Autochem Ambérieu **11** - DF Sol&Rail Châlons **5**

DF Autochem Sibelin **5** - DF CA Woippy **5**

Les CRLO + assurent des manoeuvres, des dessertes, du tri, des entrée/sorties dépôt, du placement de rames...

Aucune évolution significative n'est prévue pour ces personnels.

B4 5 - Métiers du Fret

Métiers des DPX : La délégation souhaite obtenir la Fiche de poste type :

- **D'un DPX Traction,**
- **D'un DPX Exploitation.**

Les Fiches « Emploi Repère » sont jointes en annexes (*L'UNSA peut vous les fournir sur demande*).

Subsiste-t-il au sein de FRET SNCF des postes de DPX mixte Traction / Exploitation ? Des expérimentations de ce type sont elles toujours en cours ?

Un poste existe à ce jour (DPX Produit Train Châlons).

La délégation demande quels sont les évolutions concernant les métiers au sein des unités convois ?

Il n'existe pas de cadrage national concernant l'évolution des métiers au sein des Unités Convoi

La délégation demande si des modifications sont envisagées pour les différents métiers du Fret. Dans l'affirmative, nous demandons une présentation lors de la CPC du 28 mars.

Cette question est traitée au point A2 de l'ordre du jour.

B4 6 - TC FRET

Y a t'il un examen de TC Fret prévu en dehors de celui que compte organiser la DNF ?

L'ouverture d'un examen de TC fret est déterminée par les besoins dans ce grade sur une circonscription de notation donnée.

A l'heure actuelle, seule la Direction nationale Fret envisage la possibilité d'organiser un examen de TC Fret.

Nous demandons où en sont les engagements de la direction du fret concernant les agents ATT TS à la sortie de cursus TC et tenant des postes de TGM, à savoir de les mettre en formation (complémentaire ou complète) TGM dès que possible, s'ils le souhaitent, et de leur octroyer le code prime 72 avec effet rétroactif à la date de prise de poste.

Nous demandons également que soient listés les différents types postes qui ouvriraient droit à cette mesure.

Il n'existe pas d'engagement de cette nature.

Un dispositif spécifique, décrit dans la TT01160, a été mis en place en décembre 2010, en lien avec la Direction de la Traction à destination exclusive des ATT TS commerciaux de la DF Combiné Express occupant des postes de GM.

Il n'est pas prévu d'étendre cette mesure.

B4 7 - Formation

Nous demandons le nombre de mise en stage TA, TA vers TB et TB initial pour l'année 2012 ?

Sur le 1er semestre 2012, il est prévu les mises en stage FRET suivantes :

- 60 TA

- 22 TB + 14 ATTTST

- 24 TA=>TB

Les mises en stage éventuelles du second semestre 2012 ne sont pas encore définies.

Nous demandons les prévisions de mises en formation pour les sédentaires ?

Le plan de formation 2012 a été soumis à la consultation du CE Fret le 30 novembre 2011.

Les prévisions de formation y sont présentées selon les catégories légales relatives d'une part à la nature des formations et d'autre part aux catégories socioprofessionnelles.

La délégation demande combien d'agents ont été mis en stage en 2011 pour les métiers de TTMV, TC Fret, GM, et combien en est-il prévu pour 2012 ?

24 Attachés TS GM ont été recrutés en 2011. Leurs formations ont eu lieu entre Janvier et Octobre 2011.

37 attachés TS Commerciaux ont été recrutés en 2011 et ont été formés la même année.

En 2011, 6 attachés TS Transport Mouvement ont été recrutés (1 démission), ils n'ont pas encore eu de formation.

B4 8 - Détachements

La délégation demande le nombre d'agent (par corps de métier) en détachement vers d'autres DF, activités ou entités.

Les informations sont données en annexe.

La délégation demande à connaître le nombre d'agents détachés par métiers, par DF et sur quel site.

Les informations sont données en annexe.

B4 9 - CRML

TT0659

La TT0659 est-il le seul document de référence pour calculer le pesage des roulements CRML ?

Dans la TT 0659, il est précisé que "la valeur maximale incluant les connaissances de lignes et d'engins supplémentaires est fixé à 197 points .Cette valeur maximale ne devra être atteinte que par des CRML expérimentés". La délégation Sud rail demande ce que recouvre le terme "expérimenté" ?

La TT 0659 est le document d'application concernant le pesage des roulements CRML. Dès que les roulements sont pesés (.Ils ne peuvent dépasser 197 points), les UT affectent les CRML aux roulements. Elles font en sorte de trouver un point d'équilibre entre l'expérience des agents, leurs compétences, et les souhaits des agents (les parcours professionnels (TA vers TB), les passerelles). Le nombre de roulements du site est aussi un facteur déterminant dans la capacité à proposer une progression.

TT01096

Dans la TT01096 il est stipulé que pour des CRML dont les compétences sont limitées à de la manoeuvre en triage il est indispensable de remettre à niveau le CRML pour le hisser au niveau d'exigence préconisé. Quelles sont les actions de la direction pour atteindre cet objectif ?

La TT01096 ne prévoit rien de tel. Elle prévoit: "*Certains périmètres de compétences CRML (manoeuvre en triage par exemple) ne permettent pas de mettre en pratique l'ensemble des compétences reprises dans ce guide. Il est alors indispensable de remettre à niveau le CRML pour le « hisser » au niveau d'exigence préconisé.*"

Quels sont les moyens mis en place par la direction pour s'assurer du niveau des pré-requis initiaux des CRML du Fret?

Les évaluations périodiques (accompagnements) sont des rendez-vous privilégiés pour identifier les manques ainsi que pour réaliser certaines reprises de formation. L'idéal est que ces évaluations soient réalisées sur 2 à 3 ans.

Dans la TT01096 il est dit qu'afin de donner au CRML les moyens de se remettre à niveau, il est important que ces évaluations de pré requis soient réalisées le plus en amont possible de la formation. Quelles sont les actions de la direction pour respecter cette recommandation sachant que la durée idéale stipulée dans la TT01096 est une évaluation au fil de l'eau sur un cycle de trois ans?

"Une évaluation au fil de l'eau sur un cycle de 3 ans est une préparation idéale."
Nous devons tendre vers cette durée idéale chaque fois qu'il est possible (Evolution trafic, GPE, ...).

Dans la TT1096 il est dit qu'il est important de préparer les futurs stagiaires le plus en amont possible. Une période de six mois avant le début de la formation est un délai minimum. Quelles sont les actions de la direction pour s'efforcer de respecter ce délai sachant que la TT01096 note bien la difficulté de cet exercice mais donne des pistes pour le respecter sans avoir à connaître les dates de formations six mois à l'avance ?

Lorsqu'elles font suite à des évolutions du trafic connues à l'avance la préparation peut dépasser le minimum des 6 mois inscrits à la TT01096. Les besoins de formation issus de la production via RH sont à échéance de 6 mois. La préparation commence dès que le besoin est connu du DPX.

Quelles sont les actions réalisées par la direction pour préparer les futurs stagiaires à leur entrée en formation ?

En application de la TT01096, la direction s'assure de la mise à niveau des futurs stagiaires.

Quelles sont les actions réalisées par la direction pour préparer le CRML à ces prés requis comme stipulé dans la TT01096 ?

Les évaluations périodiques (accompagnements) donnent lieu au recensement des éventuels manques ainsi qu'à des reprises de formation.

Dans la TT01096, il est dit tout CRML en deçà de ce niveau d'exigence, devra être remis à niveau pour envisager cette formation. Quels sont les actions et le suivi envisagés par la direction pour atteindre cet objectif ?

Le CRML ne sera pas intégré dans la formation prévue. Sa mise en formation sera différée jusqu'à ce que son niveau de connaissance soit suffisant. Pendant cet intervalle de temps, les évaluations périodiques lui permettront de parfaire ses connaissances.

Dans la TT01096 il est préconisé d'effectuer un état des lieux initial des compétences du CRML, est ce que la direction s'en remet aux accompagnements des DPX traction ou bien met-elle d'autres moyens en oeuvre pour l'effectuer ?

Le texte précise qu'il peut aussi être fait appel au responsable formation de l'Activité. Par extension les responsables formation de la DF ou de l'UT, de la PF peuvent être sollicités.

Quelles sont les actions de l'entreprise pour permettre au CRML de connaître son positionnement par rapport au niveau attendu pour envisager une formation TB ?

A l'issue de la première évaluation, le DPX indiquera lors du bilan quels sont les points à travailler. Il n'est pas souhaitable de communiquer au stagiaire l'ensemble des points à retravailler surtout s'ils sont nombreux. Un travail progressif permettra de mieux préparer le stagiaire.

Quelles sont les actions de l'entreprise pour remettre à niveau le CRML qui n'aurait pas le niveau attendu lors de son état des lieux initial ?

Plusieurs actions sont possibles selon la nature et l'ampleur du sujet à travailler. Reprise de formation sur le vif, accompagnements supplémentaires, stage avec moniteurs, exercice au simulateur, travail personnel...

Le schéma préconisé pour une optimisation des résultats est un premier état des lieux, un plan de remise à niveau si nécessaire et un bilan final. Quelles sont les actions de la direction pour mettre en oeuvre ce schéma ?

Etat des lieux à l'issue du premier accompagnement.

Plan de remise à niveau négocié entre l'agent son DPX et son DU.

Bilan final lors du dernier accompagnement précédant l'entrée en formation.

La TT01096 stipule qu'il est important de préparer un nombre suffisant de candidats afin de pallier les désistements ou éventuels bilans négatifs de certain CRML. Quelles sont les actions de la direction pour suivre ce conseil?

La direction a peu de marge dans l'estimation du nombre de CRML à préparer. En effet, presque tous les CRML peuvent atteindre le niveau minimum requis après une période de préparation de 6 mois à 3 ans.

B4 10 – RH 0077

La délégation demande à connaître les UT dans lesquels la Direction envisage d'appliquer l'article 49-2 du RH 0077.

A ce stade, il n'y a pas de nouvelle application de l'article 49-2 du RH 0077.

B4 11 – QVT

Les divers groupes de travail en cours sur le métier de DPX mettent l'accent entre autres sur les charges de travail supplémentaire engendrées par :

- Les étendues géographiques de plus en plus importantes
- La charge transverse en augmentation suite à la réduction des structures en UE, UT et DF,

- **La polycompétence nécessaire pour assurer les divers managements (sécurité, production,...),**

Dans le cadre de la QVT, que compte faire FRET SNCF à propos de cette charge de travail de plus en plus importante auquel doivent faire face les DPX

Le plan d'actions QVT 2012 comprend principalement 2 mesures destinées aux managers :

- la mesure 5 concerne le "Programme d'allègement de la charge de travail des managers de proximité", prévoit la mise en place d'un groupe de travail constitué d'un panel de DPX, afin de recueillir leurs perceptions de la QVT et faire émerger leurs propositions réalistes d'amélioration

- la mesure 7 est dédiée à "l'aide à la hiérarchie de proximité face à des situations de blocage", avec la sollicitation en cas de besoin du Pôle de Soutien Psychologique, ainsi que la poursuite du déploiement des Ateliers du Management.

B4 12 - Service Après Ventes Fret

Comment est dimensionné « le service après ventes Fret » ?

3 échelons : National, Régional et Local.

Quel est le nombre d'agents qui compose les 3 entités (Paris Nord, Limoges, Strasbourg) et également celui de la Direction ?

Le réseau SAV qui dépend du PAC se compose de 22 personnes au 1er janvier 2012 :

☐ SAV National basé à Clichy = 4 personnes

☐ 6 animateurs en région : 2 à Paris, 1 à Strasbourg, 1 à Chambéry, 1 à Miramas, 1 à Limoges

☐ 2 CSAV : 1 à Limoges (6 personnes) chargé d'instruire tous les dossiers des secteurs AUTO et PGC, 1 à Paris (6 personnes) chargé de l'instruction de tous les dossiers des secteurs d'activité autres que AUTO et PGC.

☐ A noter que les agents de l'échelon local SAV ne dépendent pas du PAC/SAV mais des 4 DF (DFAC, DFCA, DFCE et DF Sol&Rail)

Qui intervient lorsqu'un litige est revendiqué par le client ?

Chaque dossier litige est traité par le CSAV concerné, seul compétent pour instruire un dossier SAV. Les premières constatations sont faites par l'agent SAV désigné localement ou son DPX, aidé éventuellement par l'animateur de la zone (qui intervient systématiquement en cas d'expertise amiable ou judiciaire + éventuellement dirigeant ou adjoint CSAV ou SAV national selon les enjeux du dossier)

Quel est le montant Indemnités /Recettes par famille de produits (auto, PGC ...) en 2011 ?

Indemnités brutes : Produits bruts du transport : Combi : 1 241 866 Combi : 112 698 548 - Auto : 1 648 086 - Auto/PGC : 114 717 434 - PGC : 24 024 Agri : 247 935 429 - Agri : 307 041 Charbon/Acier : 210 060 192 - Charbon/Acier : 178 599 Chimie/Lotissement : 234 629 304 - Chimie/Lotissement : 34 627

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

EtablissementN° 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 €