



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

CE Fret du 30 mai 2012

Bulletin n°68 – mai 2012

Participants Direction Fret SNCF :

Présidence : Mme Charles (Directrice),

MM. Jean-Marc Longequeue (Adjoint), Georges Ichkanian (DRH), Pierre-François Bauden (DRH.A), Philippe Aynie (Dossier EID)

Membres UNSA-Cheminots :

Laurent Doublet, Sophie Girard, Xavier Lemaire, Alain Paté (Elus), Christian Le Moine (Responsable OS) ; Excusé : Dominique Beutin.

Un ordre du jour portant sur le Bilan social et sur la présentation de la nouvelle méthode Efficacité Industrielle et Développement pour FRET SNCF.

Une intervention de la Présidente suite aux déclarations et sur le contexte politique et économique impactant FRET SNCF. Un point sur les marchés perdus ou remportés a également été réalisé.

L'essentiel :

Intervention de la Présidente :

L'avenir de FRET SNCF dépend de plusieurs facteurs. Le futur cadre social en est un, avec ce qui y est lié (rémunération des salariés, adaptation des conditions de travail). L'entreprise a saisi le Premier Ministre pour évoquer la dichotomie existante entre les cadres sociaux dans le ferroviaire.

L'UNSA a rappelé la nécessité de tirer les cadres sociaux vers le haut et rappelé l'historique de l'accord salarial, notamment le refus de l'entreprise de procéder aux augmentations générales de salaire initialement demandées par l'UNSA.

L'entreprise rappelle son intérêt pour les ports maritimes (évoquant le port de Sète). Elle rappelle que le marché Calcia est toujours en appel d'offres. Sur ce marché, FRET SNCF met en avant sa qualité de service et son savoir-faire. Il y a toutefois, certains flux CALCIA en difficulté. Le marché agricole est au ralenti, les silos sont vides, les mandataires attendent la campagne Colza et Orge. Dans ce domaine, FRET SNCF a perdu deux gros marchés : COPPERL dans le grand Ouest (au profit d'ECR) et une partie de SOUFFLET à Strasbourg Port du Rhin (au profit d'EUROPORTE). Les clients mettent de plus en plus en avant le facteur prix dans leurs choix. FRET SNCF n'est pourtant pas resté inactif sur ces appels d'offres. Le trafic Soufflet a été impacté très négativement par les travaux sur le RFN. Les autres lots de ce client sont en cours d'étude. Pour le combiné, l'avenir de NOVATRANS est incertain. C'est un des clients de la DFCE.

D'autres appels d'offres et marchés ont été gagnés par FRET SNCF, soit partiellement (TOTAL avec 5 lots sur 6), soit en totalité (DANONE). Le résultat opérationnel s'est amélioré de 200 millions d'euros en 2011.

L'UNSA a demandé une audience au Directeur de Sol et Rail pour évoquer les évolutions de trafics, les appels d'offres en cours et les conséquences sociales induites par la perte des marchés.

Bilan Social :

Le bilan social confirme malheureusement le déclin du FRET.

Quelques chiffres :

Les suppressions d'emplois continuent (-1215 emplois), soit une baisse de 11% de l'effectif. La compression des effectifs ne permet pas à FRET SNCF de rajeunir sa population malgré une augmentation des embauches (240 au CP et 48 en CDI). Le pourcentage d'agents de moins de 35 ans est passé de 31% à 26% de 2009 à 2011.

Le nombre de promotions baisse à la fois en nombre (-17%) mais aussi en pourcentage de l'effectif (-8% en passant de 5.80% à 5.34% de l'effectif). Le taux d'absentéisme pour maladie a progressé (+3%). La conflictualité individuelle a augmenté (184 dossiers au Prud'hommes).

Les effectifs féminins progressent mais restent faibles. La particularité de nombreux métiers au FRET explique le peu de féminisation de l'activité (10,02% de l'effectif global).

Quelques problèmes subsistent dans le fonctionnement des CHSCT (pas de coordination à Sol et Rail). Les réunions de coordination ne figurent pas au bilan social. M. Bauden fera le nécessaire à ce sujet.

L'UNSA constate la faible attractivité du FRET (peu de perspectives de carrière). Certains chiffres restent incohérents dans les tableaux fournis. Malgré les réserves de l'entreprise, le taux d'absentéisme pour maladie reflète le mal être des cheminots de l'activité.

Au vu des chiffres, la délégation UNSA a voté contre le Bilan Social.

Résultats du Vote : 15 voix contre (UNSA, CGT, SUD Rail, CFDT, FO), 0 pour.

Présentation de la méthode sur l'Efficacité Industrielle et le Développement (EID) :

Pour l'entreprise il s'agit d'une démarche analytique et non d'un plan. Le modèle Pôles d'activités et Directions Fret Géographique n'était pas complètement satisfaisant. Les nouvelles Directions d'Activités travaillent par marchés avec une production géographique dans les Directions Déléguées Production (DDP). Le but de la démarche est une meilleure utilisation des moyens.

Le travail vise à modéliser la production en se rapprochant des ressources tout en intégrant la demande des clients.

Pour l'UNSA, les items de la démarche ne sont pas nouveaux. Ils sont une constante de toutes les réorganisations du FRET depuis de nombreuses années. Produire au mieux et moins cher est un concept ancien.

M. Longequeue précise qu'on ne réinvente pas, mais que l'on tire parti de l'expérience accumulée. Plusieurs Pôles d'Activités intervenaient sur une même zone géographique. Des cloisonnements existaient limitant la mutualisation des ressources.

L'UNSA a rappelé que c'est surtout la mise en activité qui a cloisonné le domaine de la production. Le rapprochement des commerciaux et des producteurs est intéressant. L'effet pourrait être limité si les moyens de production étaient trop réduits. La crainte d'une nouvelle contraction de FRET n'est pas exclue !

La Présidente précise que c'est une méthode et un outil mis à disposition pour bien optimiser les moyens. Les conséquences sur l'emploi restent gérées au niveau local. Le but n'est pas de réorganiser mais d'optimiser. L'avantage est également commercial. Les Commerciaux sont beaucoup plus au contact des producteurs et ont une vision moins abstraite et plus réaliste des capacités d'emport.

L'UNSA considère ce plan d'actions très abstrait. Nous avons rappelé les multiples réorganisations dont les vecteurs étaient ceux présents dans le plan. L'UNSA est d'accord avec des démarches d'optimisation. Elle s'opposera à une nouvelle contraction des trafics sous couvert de cette analyse.

Les élus du CE ont demandé une Commission économique sur la démarche EID.

DÉCLARATION LIMINAIRE

UNSA-Cheminots

(CE FRET du 30 mai 2012)

Madame la Présidente,

L'avenir du système ferroviaire en général apparait particulièrement obscur. Les Assises du Ferroviaire, les options politiques et les Orientations des diverses Instances européennes sont loin d'être un gage de qualité, de services et surtout de sécurité pour les usagers et clients du Domaine ferroviaire.

L'ouverture à la concurrence induit une constante de gestion immuable : la course aux bénéfices. Cette dernière a une particularité, le bénéfice va aux actionnaires privés et les déficits doivent être comblés par le contribuable à travers les organismes publics et les états. Les marchés pilotés par les institutionnels privés n'hésitent d'ailleurs pas à presser ces états qui les ont pourtant moult fois sauvés.

Dans le domaine ferroviaire, notamment de marchandise, le constat est très sombre. Le transport de marchandise par fer est un marché à très faible marge, tout comme le transport en général. Il y a donc très peu de bonnes affaires à réaliser dans ce domaine.

De fait les opérateurs de FRET se focalisent donc sur les marchés rentables. Les EF concurrentes sont libres de réaliser les trafics sans fortes contraintes sociales. La convention collective les liant à leur salariés, quand ils l'appliquent, est très loin du cadre social des cheminots.

Pour les élus UNSA au CE FRET, cette convention devra être revue lors de la future négociation de la Convention Collective ferroviaire de haut niveau, dont la base ne saurait être très éloignée de celui des agents de la SNCF. La saisine du nouveau gouvernement à ce sujet paraît indispensable, y compris par la Direction de l'entreprise et celle de FRET en particulier. Sans intervention, l'Union des Transports Publics et ferroviaires ne manquerait de se baser sur la médiocrité de l'actuelle convention pour ouvrir les futures négociations.

C'est également, comme le prouve le bilan social de FRET une dégradation à terme de la situation des salariés du ferroviaire. Le bilan social de FRET SNCF n'est pas bon. Il est le reflet d'une dégradation constante de la situation des agents de FRET SNCF notamment en termes d'emploi et de condition de travail, avec une aggravation importante du stress. C'est bien sûr la conséquence première de la modification de l'environnement structurel dans lequel évolue FRET SNCF. Les déficits se sont creusés, le chiffre d'affaires a plongé et les agents évoluent parfois dans des chantiers fantômes sans réelle vision sur leur avenir, même à court terme.

L'ouverture à la concurrence intra-modale était donc vouée à l'échec ce que nous constatons aujourd'hui sur le plan quantitatif. Pour l'UNSA, cela prouve la déconnexion totale des gouvernants actuels avec les réalités de l'exploitation

ferroviaire et de ses contraintes. La gestion désintégrée du système ferroviaire, c'est 30% de coût supplémentaire que seul le contribuable paiera.

Dans ce contexte, FRET SNCF lutte pour sa survie. De nombreux plans se sont succédés, nous ne les citerons pas tous, la seule constante de tous ces plans de toutes ces restructurations, c'est leur échec !

Après une mise en Directions Territoriales puis une mise en Directions d'Activités tout en maintenant une production géographique mutualisée, l'entreprise expose aujourd'hui un plan d'Efficacité Industrielle et de Développement. Ce qui est remarquable, c'est l'autosatisfaction qui émane de ce document, surtout en ce qui concerne la certitude d'avoir défini le schéma idéal pour FRET SNCF.

Nombre d'items évoqués sont pertinents, par exemple :

- Maîtrise de la demande production du client,
- Mutualisation et rapprochement des acteurs,
- Maîtrise des particularités locales,
- Maîtrise des sillons,
- Pertinence des trafics,
- Moins de gaspillage,
- Maîtrise des coûts,
- Rapprochement des acteurs commerciaux et de productions,
- Implication collective.

Néanmoins, ce ne sont pas des pistes nouvelles de progrès. Ces items sont des vecteurs communs à presque tous les projets du FRET depuis une dizaine d'années pour le moins. Ce type de réflexion, très littéraire est à l'image de tous les projets de FRET SNCF. Aucun des projets (DEF, Intégration industrielle, DF territoriales, DF d'activité...) n'a jamais comporté de projection en termes d'amélioration de chiffre d'affaires, de baisse des déficits, d'amélioration des ratios de production,...). Les seuls objectifs relataient la coupure des branches malades, notamment dans le lotissement, les zones peu denses et les trafics diffus à fortes contraintes.

EID peut-il amener la pousse de belles branches rentables, sans projection chiffrée ? Pas sûr, c'est un nouveau substrat philosophique que nous propose la direction avec ce document, et un nouveau projet de marche à vue. Par contre à l'image de tous les projets vécus, l'UNSA redoute une nouvelle contraction de FRET SNCF et de nouvelles pertes d'emploi.

our l'UNSA, c'est à un autre niveau que se jouera l'avenir de FRET SNCF.

En effet, sans évolution du climat conjoncturel, structurel et politique, il est peu probable que la situation de FRET SNCF s'améliore et son avenir reste aléatoire, tout comme celui de ces cheminots fortement éprouvés par toutes ces années de récessions du fret ferroviaire.

Merci de votre attention.

La délégation UNSA Cheminots au CE Fret.

Prochaine réunion CE FRET le 19 juin, questions à poser pour le 04 juin.

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	réal après réduc.	réal 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 €