



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 19 juin 2012

Bulletin n°73 – juin 2012

### **Participants Direction Fret SNCF :**

Présidence : Mme Sylvie Charles (Directrice),

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

### **Membres UNSA-Cheminots :**

Laurent Doublet, Sophie Girard, Xavier Lemaire, Alain Paté (Elus), Philippe Gobet (Responsable OS)

***Un ordre du jour comprenant une enquête de satisfaction clientèle pour FRET SNCF, le rapport annuel mixité à FRET SNCF et le Bilan annuel 2011 temps Partiel et Cessation Progressive d'Activité. La Direction a également fait un point sur l'activité de l'entité Multi Lots Multi Clients.***

### **L'essentiel :**

#### **Intervention de la Présidente :**

En réponse à nos craintes d'abandon des sites et des chantiers, la Présidente répond qu'il n'y a pas de volonté de la part de FRET SNCF de fermer systématiquement certains sites. Seul le volume des trafics pilotes les choix de l'entreprise.

Sur la sécurité et le respect de la réglementation du travail des EF concurrentes, la Présidente rappelle que c'est l'EPSF qui est maître d'œuvre en la matière. Les outils de production et la qualité s'améliorent. L'adaptation et la formation aux outils du FRET des agents est conforme au dictionnaire des filières. L'anticipation par les commerciaux des conséquences travaux permet d'augmenter la fiabilité de la production. Elle est estimée à 85 % actuellement. Ce pourcentage est variable selon les marchés (meilleur à DFCA qu'à Sol & Rail). Le plan de transport devient plus fiable.

L'adaptation du service au mois de juin a permis des améliorations dans le domaine sillons.

*Concernant l'abandon de certains sites l'UNSA rappelle que l'entreprise oriente fortement ses choix en ne répondant pas à tous les marchés. En ce qui concerne la qualité de la production, nous avons rappelé qu'à Woippy la productivité a été faite avant la finalisation des outils et la formation des agents à ceux-ci. La situation est loin d'être idyllique. Des dysfonctionnements subsistent et ce sont les agents qui subissent cette situation. Seuls leur forte implication et leur professionnalisme permettent de maintenir la qualité de production.*

#### **Comparaison conditions d'emploi Femmes Hommes :**

Le DRH FRET admet le faible taux d'emploi de femmes à FRET SNCF. Le taux est de 9.7% même s'il est en augmentation depuis 2010. Les métiers du FRET ne sont pas tous recherchés par les femmes. Lors des prochaines journées portes ouvertes pour l'emploi, FRET SNCF sera présent pour présenter ses métiers. Il y a eu 550 000 C.V. déposés pour l'ensemble de la SNCF, avec un peu plus

de 6000 embauches. Pour FRET SNCF, le pourcentage de femmes embauchées est 22%. Ce taux monte à 40% pour les attachés. Le nombre de femmes embauchées a augmenté.

*L'UNSA constate que l'on est très loin de la parité. L'UNSA a conscience que certains métiers sont peu recherchés par les femmes mais constate que l'entreprise prend des initiatives pour les faire mieux connaître. Les suppressions d'emplois ont eu un effet mathématique sur le taux de femmes employées.*

*La population féminine est plus jeune mais la réforme des retraites augmentera l'âge moyen des femmes au travail à FRET SNCF.*

### **Enquête de satisfaction Client :**

Quelques chiffres :

Image globale de FRET SNCF auprès des clients : 64 % de satisfait (58% en 2009 et 44% en 2010). 95% des clients estiment que FRET SNCF est une entreprise soucieuse de la sécurité. 66% des clients estiment que FRET respecte ses engagements.

Par contre 56% des clients regrettent le manque d'adaptabilité de FRET aux évolutions du marché, sur le trafic international et sur les variations de trafic. Par ailleurs la moitié des clients jugent les prestations équivalentes à la concurrence. (24% moins bien, 23 % mieux)

Concernant les prix, 55% trouvent FRET SNCF trop cher et 61% plus cher que la concurrence.

La satisfaction clients est inférieure en trafic international (59% de satisfait seulement).

Les clients sont très satisfaits du relationnel (environ 92%). La facturation pose problème, avec 72% d'insatisfaits (erreurs de facturation). La Présidente indique que certains clients utilisent la contestation pour reculer leurs échéances de paiement et faire de la trésorerie grâce à FRET SNCF.

*L'UNSA a fait remarquer que le document initial fourni aux élus était incomplet. Par contre l'enquête est relativement exhaustive. Le manque de souplesse et les prix pratiqués sont en partie une conséquence de la politique de FRET SNCF. L'entreprise a indiqué que l'échantillon du sondage était représentatif entre DF et PA. L'UNSA aurait souhaité connaître le panel des clients interrogés. En conclusion pour l'UNSA « ce n'est pas si mal mais peut mieux faire ». Nous avons indiqué à la Direction le chiffre surprenant de plus de 30 % de clients qui ignorent la prestation MLMC, en contradiction avec la bonne appréciation de nos clients. Cette offre est elle proposée systématiquement ou uniquement à la marge.*

L'Entreprise s'interroge également sur ce chiffre. L'étude va servir de base pour progresser sur les items les plus mal notés.

### **Bilan temps partiel et Cessation Progressive d'Activité :**

L'entreprise a présenté les bilans.

**Bilan Temps Partiel pour l'année 2011 :** Quelques chiffres :

530 agents sont à temps partiel (+ 0.5%) par rapport à 2010. 42% des agents à temps partiel sont des femmes. Cela représente 21.5% des femmes de FRET SNCF contre 3.2% des hommes.

Logiquement, les filières les plus concernées sont transverses et commerciales.

*L'UNSA constate que le temps partiel progresse dans l'entreprise ce qui conforte la position de l'UNSA signataire de l'accord. Par contre, nous constatons que les recrutements générés par le dégageant de temps se font souvent avec beaucoup de retards. Si le volume de recrutement semble répondre, en nombre, au contenu de l'accord, les compensations différées sont discutables. Il convient d'être attentif au maintien du déroulement de carrière des agents à temps partiel, particulièrement pour les femmes.*

**Bilan CPA pour l'année 2011 :** Quelques chiffres :

109 agents ont bénéficié de la CPA dont 62 avec pénibilité.

83 agents sont des sédentaires, 26 des agents de conduite.

Les compensations ont été réalisées principalement en interne (14) contre seulement 2 embauches externes. Ce dernier chiffre est notoirement insuffisant.

*Pour l'UNSA, cet accord, dans l'esprit devait générer principalement des embauches au titre de la compensation. On est encore loin du compte. La situation n'est pas acceptable en l'état.*

### **Multi mots Multi Clients :**

Depuis plusieurs mois, l'UNSA avait souhaité un REX dur la mise en place de MLMC fin 2010. Lors du CE, la responsable de MLMC apporte quelques éclairages concernant 2011 et le 1<sup>er</sup> trimestre 2012. La commission économique du CE Fret a également traité le sujet.

En 2011, MLMC a transporté 215000 wagons pour un chiffre d'affaire de 226 millions d'€, ces résultats sont équivalents en 2010, ce qui fait dire à la direction que MLMC a enrayeré la chute du wagon isolé, malgré les conséquences de la crise et de la perte de marché GEFCO qui n'a pas trop déséquilibré le plan de transport. 60% du trafic de WI sont répartis sur les DF Charbon Acier et Autochem, la centralisation n'étant pas recommandée dans les fonctionnements MLMC. Il est expliqué le principe initial de précommandes trimestrielles, puis mensuelles, imposées aux clients. Il y a eu un accompagnement des clients en 2011 par non facturation des pénalités lorsque le niveau de trafic était inférieur à la commande. Ce principe est mis en place en 2012, le système de bonus/malus en cas de différence sur la fiabilité contractuel (objectif de 90%) étant à l'équilibre. Les délais moyens réalisés en 2011 se sont améliorés en passant de 5 à 4 jours. La direction précise que le système MLMC n'est cependant pas complètement fermé et permet une certaine souplesse pour les clients.

*L'UNSA constate que, si les chiffres fournis démontrent que la chute du trafic de wagons isolés est enrayerée, le plan de transport MLMC n'est pas un système favorisant le transport écologique de marchandises. L'abandon de la mutualisation et de triages ont aggravé la situation et la souplesse du WI. Il y a des conséquences sur notre capacité à effectuer le report modal souhaité par la collectivité. L'UNSA déplore également que le taux d'occupation des trains est en baisse malgré un délai moyen d'acheminement abaissé d'une journée. Nous redemanderons régulièrement des points MLMC dans les instances.*

## **DÉCLARATION LIMINAIRE UNSA-Cheminots (CE FRET du 19 juin 2012)**

Madame la Présidente,

Le changement c'est maintenant.

L'UNSA s'inscrit dans une perspective équivalente. Elle souhaite que ce slogan, auquel a adhéré une majorité de français, s'applique à l'entreprise même si notre organisation syndicale se tient éloignée des partis. Les Français ont confirmé dimanche le choix qu'ils avaient fait lors de l'élection du Président de la République. Le choix des française et des français est un coin enfoncé dans les certitudes de la Commission de Bruxelles, qui doit gouverner pour les citoyens et non contre eux, particulièrement dans le domaine des transports.

Indépendamment des choix politiques, comment peut-on accepter la situation de l'entreprise et de FRET SNCF en particulier? Il n'y a pas un jour sans que ne soit annoncée la suppression de tel ou tel chantier, voire entité, accompagnée la plupart du temps d'un préavis nébuleux qui laisse entendre que rien n'est fait et que chacun y trouvera son compte.

La baisse des effectif, et donc du potentiel métier est continue. Certes vous allez nous dire qu'il s'agit en fait d'une adaptation de la charge de travail et que celle ci influe sur les effectifs. Mais la véritable question est de savoir pour quelle raison la dite charge de travail devrait continuellement baisser. N'est ce point là le signe d'une volonté politique de réduire année après année les effectifs, en s'appuyant sur de nouvelles adaptations, de nouvelles organisations, de nouvelles suppressions de services. La seule variable d'ajustement trouvée par la Direction est de réduire la masse salariale, signe du déclin de Fret.

C'est ce que l'on constate en cette instance, où les projets de l'entreprise sont présentés à minima, et laisse l'impression que l'entreprise marche à vue dans le domaine du FRET. Est-ce là le signe d'une prospérité, d'un avenir serein. Comment expliquer cet état de fait si ce n'est la volonté de vouloir conduire le FRET SNCF et plus globalement l'EPIC SNCF au déclin ?

L'arrivée de la concurrence ne peut être mise à toutes les sauces et justifier cette politique d'austérité dans l'entreprise. La stratégie aléatoire de l'entreprise est certes en partie issue de la politique des transports de l'état français et de la communauté européenne notamment à travers les investissements massifs dans les infrastructures autoroutières.

L'ouverture à la concurrence du mode ferroviaire ne disposant que d'infrastructures vétustes et à bout de souffle, a contribué au développement du mode routier. Il est paradoxal de constater la faiblesse historique des volumes de Fret ferroviaire en France au moment où, à travers le Grenelle de l'environnement, nos politiques prônent un report modal massif. Certains eurodéputés libéraux essaient de nous expliquer que l'ouverture concurrentielle a parfaitement fonctionné en Allemagne, oubliant au passage l'aide massive, le désendettement par l'état allemand et la modernisation du système ferroviaire dédiés au FRET. Cette politique a permis aux opérateurs FRET quels qu'ils soient, de se développer et de tenir leur position face au mode routier.

En quelques années, les outils de production du Fret ferroviaire en France, déjà bien fatigués par l'option « tout TGV », se sont atrophiés de façon dramatique. Le changement passe par donc par l'arrêt du démantèlement continu de notre outil de travail.

Un point sur MLMC est à l'ordre du jour de ce CE. Le plan MLMC a éloigné du rail un potentiel de 350 000 wagons au minimum. Sa pertinence semble de plus en plus passer par l'intégration du transport massif, ce qui ne va pas améliorer le volume global transporté. Le Groupe SNCF s'est engagée dans des rachats massifs d'entreprise et l'EPIC s'est organisé en activité, augmentant ainsi les charges de FRET SNCF et, à terme, celle du contribuable pour l'exploitation de l'outil ferroviaire.

L'adossement à GEODIS, tel qu'il est réalisé aujourd'hui est une erreur majeure. Il est clair que notre Président n'a nulle intention de favoriser FRET SNCF au sein du groupe. Il en pompe les ressources, alors que l'attitude citoyenne consisterait à étudier un report modal au sein du groupe en préservant ce qui a fait la force de FRET SNCF, l'effet réseau. Le transfert sur les filiales est, pour l'UNSA, contre productif, car il morcèle les outils, les ressources et n'est basé que sur le dumping social et la vision financière à court terme.

Pour l'UNSA, l'enquête de satisfaction est parcellaire car réalisée sur les seuls clients ayant survécu aux purges successives et celle de MLMC en particulier. Quelques indices sont toutefois intéressants notamment celui de la qualité de service qui n'est pas meilleure que celui de nos concurrents, ce qui ne laisse aux clients que les tarifs pratiqués pour faire leur choix.

Plus cher que la concurrence FRET SNCF, certes mais il convient d'analyser le dumping social pratiqué par certains de nos concurrents qui génère le principal différentiel de coût avec l'opérateur historique. En conclusion, aujourd'hui, FRET SNCF c'est plus cher, et pas mieux qu'avant ce qui est la suite inéluctable de la destruction du maillage du réseau, de l'abandon d'installations performantes et de la fuite des compétences à travers la catastrophe sociale que subit FRET SNCF depuis 2004.

Notre organisation syndicale a profité de l'élection d'un nouveau président de la République pour inciter les autres organisations syndicales représentatives et leur proposer de rencontrer dans les meilleurs délais le nouveau ministre des transports. L'avenir du ferroviaire en France et celui de la SNCF doivent retenir toute son attention.

Le constat est sans appel, la gestion par activité et l'ouverture à la concurrence n'ont pas été les bons choix pour le FRET Ferroviaire. Le pouvoir politique n'a pas eu n'ont plus le courage de prendre les mesures pouvant rendre pertinents ces choix contestables. Le changement d'orientation passe par un état d'esprit citoyen auquel chacun devrait adhérer au regard, non seulement du Grenelle de l'environnement, mais aussi de la simple logique de la politique des transports dans notre pays.

Les femmes et les hommes du FRET, embarqués dans la tourmente ne comprennent pas la stratégie obscure d'une entreprise qui n'est pas en conformité avec le choix d'une majorité de français qui se sont récemment exprimés et qui souhaitent préserver un service public de qualité.

D'autres sujets doivent également être réexaminés en particulier la loi Diard. Cette loi du 19 mars 2012, véritable atteinte au droit de grève n'est pas de nature à renforcer le dialogue social. Les orientations néfastes prises sans consultation ni concertation par le gouvernement précédent doivent être dénoncées et faire l'objet d'un débat constructif.

Sur le plan du dialogue, de la responsabilité et du jugement, l'affaire de la journée de carence est édifiante. La Direction de l'entreprise, sans aucune réflexion, si ce n'est que de se préserver vis-à-vis de l'autorité de tutelle a décidé, contre toute logique d'appliquer cette mesure généraliste sans tenir compte des particularités de notre régime de prévoyance. Combattu par l'UNSA qui estime l'application de la journée de carence à la SNCF comme une mesure illégale en soumettant les Cheminots à la double peine, l'UNSA a contesté seule cette mesure prise par l'entreprise face au Tribunal.

Sans attendre le rendu du jugement prévu le 26 juin 2012 et compte tenu du jugement du TGI du 05 juin 2012 concernant la saisine du même sujet par une autre Organisation Syndicale à la RATP, la SNCF a enfin suspendu l'application de la journée de carence. Si le jugement rendu pour la SNCF le 26 juin aboutit aux mêmes conclusions, les retenues déjà effectuées à ce titre feront l'objet de reversement aux agents concernés.

Par cette suspension, la SNCF donne raison à la démarche entamée par l'UNSA-Cheminots et conforte notre action syndicale pour le respect du droit des salariés. Les dispositions du chapitre 12 du Statut s'appliquent donc à nouveau. Mais que d'énergie perdue face à l'irrationalité de nos Dirigeants.

L'UNSA ne peut cautionner cette politique du pire, de la régression sociale, de la destruction de l'environnement simplement basée sur le seul profit financier à court terme. D'autres perspectives d'avenir pour le ferroviaire doivent être imaginées. Le ferroviaire a encore de beaux jours devant lui. Il suffit simplement d'y croire et de travailler en ce sens.

Merci de votre attention.

La délégation UNSA Cheminots

**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 .....

Etablissement .....N° 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 €
<b>Contractuels</b>				
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 €