



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 12 juillet 2012

Bulletin n°78 – juillet 2012

Participants Direction Fret SNCF :

Présidence : Mme Sylvie Charles (Directrice),
MM. Jean-Marc Longequeue (Adjoint), Georges Ichkanian (DRH), Pierre-François Bauden (DRH.A),
Guy Soumoy (médecin délégué Fret)

Membres UNSA-Cheminots :

Xavier Lemaire, Dominique Beutin (Elus), Christian Le Moine (Responsable OS)

Un ordre du jour « d'été » allégé portant sur les seuls bilans HSCT 2011 et Médecine 2011 et quelques explications de la Présidente sur la politique de Fret SNCF. Les OS ont refusé de traiter du bilan de la médecine 2011 et ont demandé son report en plénière suite à dossier incomplet.

Intervention de la Présidente suite aux déclarations des OS :

(voir notre déclaration ci dessous)

Globalement, Mme Sylvie Charles confirme ses orientations stratégiques, ses choix d'organisation et sa vision de l'avenir : nécessité de réorganiser le travail (RH077), création nécessaire de la famille Fret, nouvelles missions des CRML, commande centralisée des ADC, etc.

A notre déclaration, elle répond qu'elle partage en partie notre analyse sur le déclin de Fret SNCF et sur nos visions : absence de convention commune entraînant un différentiel de compétitivité, le Fret a été mis en concurrence sans préparation, importance du critère sécurité, etc., mais en conteste certains points : la famille fret était nécessaire car le Fret n'avait plus les moyens de travailler, le statut n'est pas remis en cause car les agents qui perdent leur poste ne sont pas licenciés, des efforts ont été faits sur le plan de la facturation, Fret SNCF n'a pas vocation à vendre la chaîne complète des prestations de la branche SNCF/GEODIS, etc.

En ce qui concerne notre demande de meilleure information des élus, elle ne comprend pas nos critiques et considère que celle-ci est satisfaisante, les IRP locales étant informées ou consultées.

Position UNSA :

Les raisons du déclin de Fret SNCF sont connues : impréparation de l'ouverture à la concurrence, choix industriels contestables, absence de convention collective applicable à l'ensemble des salariés du rail, concurrence déloyale de la route, etc.

Il y a donc urgence à travailler sur d'autres bases sinon Fret SNCF disparaîtra inéluctablement sous sa forme actuelle.

Bilan Médical 2011 :

Le rapport médical proposé par l'Entreprise étant largement incomplet et pratiquement inexploitable du fait de la carence du logiciel « Preventiel », l'ensemble des OS a déposé une motion (voir pièce jointe) et a demandé le report de ce dossier à une prochaine plénière avec un dossier complet.

L'Entreprise reconnaît qu'il manque un certain nombre de rapports médicaux et que le logiciel « Preventiel » n'est pas fiable. La Présidente reconnaît qu'il faut mettre tout à plat !

Position UNSA :

Depuis plusieurs années, l'entreprise néglige ces bilans et ne fournit plus d'éléments corrects aux élus. Il est temps qu'elle rattrape ses négligences !

Bilan CHSCT :

L'entreprise a fait des progrès mais peut encore mieux faire !

Position UNSA :

Il faut recentrer les débats sur les véritables prérogatives de ces instances et ne pas les utiliser comme des tribunes politiques.

Par ailleurs, les CHSCT sont là pour traiter des problématiques d'hygiène et de conditions de travail et non pas des conséquences économiques, ce dernier point relevant du CE Fret.

Les conditions de travail des agents de Fret SNCF se détériorent de plus en plus et l'UNSA attire l'attention de l'entreprise sur les risques encourus : maladie, RPS, déprime...

Déclaration UNSA au CE Fret du 12 juillet 2012

Clichy, le 12 juillet 2012

Madame la Présidente,

La sortie récente de l'avis du Conseil Economique, Social et Environnemental sur l'«ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux de voyageurs» est l'occasion :

- de faire un parallèle avec les conditions dans lesquelles s'est effectuée l'ouverture à la concurrence des trafics domestiques fret,
- et d'esquisser les raisons de l'échec des différents plans de sauvegarde de Fret SNCF.

En effet, l'avis du CESE, s'inscrit dans une démarche de libéralisation des trafics voyageurs conventionnés en attirant l'attention des pouvoirs publics sur certaines recommandations, reprenons-en quelques unes :

- « donner la priorité à la négociation et au dialogue social »,
- « évaluer les résultats des expérimentations », (REX),
- « donner à la SNCF les moyens d'affronter la concurrence dans des conditions équitables ».

Même si les raisons du déclin de Fret SNCF sont nombreuses, d'ordre externe ou imputables à des choix industriels, et nous les évoquerons ultérieurement, ces trois recommandations déclinées au fret auraient permis à l'opérateur historique de mieux résister à nos concurrents ferroviaires et routiers.

A contrario, Fret SNCF a évolué, depuis mars 2006, dans un contexte contraint et à

marche forcée, à l'opposé de ces recommandations de bon sens.

Permettez-nous d'évoquer celle liée à l'iniquité sociale et donc à la coexistence de deux conventions collectives : le RH 077 et les accords de branche de la convention collective ferroviaire Fret.

Après 5 ans de travaux au sein de l'UTP, le Président de la SNCF vient de déposer un recours gracieux contre le décret du 27 avril 2010 instituant un double cadre social !

Cet acte majeur est à nos yeux bien tardif et synonyme d'une absence totale d'anticipation de la part des responsables de notre entreprise.

Quelle était la véritable motivation de nos responsables en 2007 pour ne pas participer aux débats relatifs à la mise en place de cette convention ? Chacun a son idée sur la réponse !

L'autre principale cause externe ne permettant pas à Fret SNCF d'affronter la concurrence loyalement concerne l'impunité coupable des responsables politiques français et européens envers le lobby routier.

Force est de constater que les pouvoirs publics français et les instances européennes ne font pas supporter à la route les véritables coûts qu'elle occasionne : accidentologie, pollution, dégâts aux infrastructures...

De plus, en autorisant le 44 T, en différant sans cesse l'application de la taxe poids lourds, en autorisant, certes qu'en Suède pour l'instant des camions de 30 m et de 90 t, les autorités françaises et européennes ne participent pas à l'atteinte de notre équilibre économique ni aux souhaits sociétaux d'amélioration de nos conditions de vie.

En dehors de ces éléments de contexte très conditionnant, l'UNSA souhaite évoquer maintenant les causes du déclin de Fret SNCF imputables directement à l'entreprise.

En effet, nous considérons que l'entreprise a des responsabilités dans les domaines suivants :

- Le Fret a été le parent pauvre de l'entreprise depuis plusieurs décennies : choix du tout TGV...

- La gestion par activité génère des coûts supplémentaires et a retiré la souplesse et la polyvalence des agents au sol et des ADC (auparavant, un AMV ou un ADC travaillait pour toutes les activités ; maintenant, depuis la création de la «famille fret», Fret SNCF gère son propre personnel !).

- La succession des réorganisations à Fret SNCF a généré des pertes de compétences professionnelles (départ volontaires, moindre formations,...) et des pertes de repères dans la maîtrise des gestes métier.

- Il n'y a pas eu d'efforts suffisants en matière de recherche et développement (R/D) dans le domaine matériel (wagon, frein électronique, attelage automatique,...) ni en offre de transport (les études sur les trains longs sont poussives),

- le GI n'a pas suffisamment investi dans le domaine des infrastructures dédiées au Fret : contournement des grandes agglomérations, sortie des ports, itinéraires bis...

- Absence de politique industrielle dans le domaine de la logistique, on a coutume de dire que Fret SNCF a loupé le virage de la logistique : ce créneau est générateur de marges commerciales contrairement à la traction pure et permet de fidéliser les chargeurs à la technique ferroviaire.

- Le choix de l'entreprise de vendre la SHEMA impacte aussi les comptes de Fret SNCF : obligation de payer une lourde facture à EDF pour les trains Fret.

- Les pertes annuelles depuis une dizaine d'années de Fret SNCF sont structurellement déficitaires (environ 35 % du chiffre d'affaire) et jouent sur le moral et la motivation des agents de cette activité,

- L'absence de la SNCF dans les débats sur la convention collective ferroviaire fret est très préjudiciable et cautionne implicitement la coexistence de deux conventions (statut et CC Fret) à l'origine d'une grande partie de notre différentiel de compétitivité,

- Certaines prestations fret n'ont pas toujours été facturées aux clients, (stationnement des wagons, envois en atelier ...).

- Le potentiel de la branche SNCF-GEODIS (coexistence de la route et du fer) n'est pas optimisé sur le plan de l'offre au client : il y a peu de montages GEODIS/Fret SNCF proposés aux chargeurs, chacun joue dans son coin ! Ce qui pourrait être un atout est plutôt un désavantage !
- Des dysfonctionnements dans notre système de facturation (encore échu de plusieurs dizaines de millions d'euros).

Comme nous pouvons tous le constater, le déclin de Fret SNCF s'explique assez facilement !

Il nous reste maintenant à nous tourner vers l'avenir et voir comment sera décliné le Rapport du Conseil d'Etat sur les modalités sociales applicables aux salariés de la branche ferroviaire, l'UNSA sera très attentive à ce dossier et prendra ses responsabilités.

Ainsi, une fois n'est pas coutume, l'UNSA est en accord avec Guillaume Pépy qui déclarait le 9 février 2012 devant le Comité Directeur de l'AMF : « La SNCF est une entreprise à part entière qui se différencie des autres par son capital génétique assis sur des valeurs d'intérêt général »

C'est l'occasion pour nous de rappeler que l'UNSA est favorable à la préservation d'un corps social homogène car il s'agit d'un enjeu évidemment social mais également technique et, par contre coup, économique. En effet, l'abaissement du coût du travail, notamment par l'effacement du statut des cheminots, conduirait à terme à des problèmes de régularité et de sécurité dont les coûts économiques pourraient s'avérer plus importants que les gains escomptés précédemment.

Pour terminer revenons un instant aux conditions de fonctionnement de notre instance CE.

La délégation UNSA vous renouvelle sa demande de respect des élus et de leur information sur les sujets Fret.

En effet, une fois de plus, nous prenons connaissance par la presse (L'Officiel des Transporteurs) du projet de la branche SNCF GEODIS de lancement d'une nouvelle marque « VIIA » porte-parole de notre réseau européen d'autoroutes ferroviaires.

Autre exemple : l'annonce le 27 juin par l'AFP du gain, par Fret SNCF, du trafic CARGILL pour un tonnage de 450 000 tonnes/an pendant 3 ans ...même les bonnes nouvelles nous sont cachées !

Plus concrètement, nous vous demandons d'inclure dans les « informations mensuelles » que vous nous adressez un volet « communication » reprenant les projets de notre activité Fret.

Dans le même ordre d'idées, la délégation UNSA souhaite obtenir rapidement un dossier complet sur la perte du client Cooperl : impact sur les effectifs de l'ensemble de la famille fret, sur les organisations, sur le CA, etc.

Nous vous remercions de votre écoute.

La Délégation UNSA-Cheminots au CE FRET

Prochaine réunion CE FRET le 31 août 2012, questions à poser pour le 13 août.

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 €