



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 31 août 2012

Bulletin n°79 – août 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 :

Xavier Lemaire, Dominique Beutin, Bertrand Gauthier, Laurent Doublet, Philippe Gobet, Alain Paté.

L'ordre du jour du CE, en fin de période de congé, est très réduit.

Une minute de silence est observée en mémoire de notre collègue Gabriel Marcato décédé tragiquement en service le 27 juillet à Woippy.

L'essentiel :

Intervention de la Présidente :

Concernant les accidents de Woippy, la présidente s'associe à la douleur des familles des victimes. Toutes les informations liées aux accidents seront fournies aux instances représentatives du personnel. Les enquêtes sont en cours, notamment sur le plan judiciaire. Il faut attendre l'ensemble des conclusions pour prendre des mesures si nécessaire.

L'UNSA s'est également associée à la douleur des familles. L'UNSA regrette que des éléments comme le rapport d'audit, très important dans les mesures prises lors des réorganisations, n'aient pas été fournis aux IRP. Sans préjuger des conclusions des enquêtes, l'UNSA a la certitude que le contexte dans lequel évoluent les agents du FRET a son importance dans ce type d'accident. En effet les réorganisations, les suppressions d'emplois, les fermetures de sites, le peu de visibilité des agents sur leur avenir à 6 mois et l'incertitude sur l'avenir de FRET SNCF fragilisent l'état psychologique des cheminots de l'activité.

La présidente évoque la situation de Novatrans. L'entreprise de transport combiné est un gros client de la DFCE. Si Novatrans cesse son activité, une partie du trafic sera certainement repris par des entreprises déjà clients de DFCE. Mais la préférence de FRET va pour une reprise au sein du groupe SNCF afin d'éviter une transition difficile ou un transfert des transports sur la route.

L'UNSA pense effectivement que ce serait la solution la « moins pire ».

La présidente fait un point sur les plaintes déposées par la concurrence, par ECR en particulier. Le dossier qui date de 2008/2009 est en cours d'instruction. ECR accusait FRET SNCF de baisser ses prix sous le seuil de l'équilibre économique. FRET SNCF a des arguments à faire valoir. Il n'y a pas d'information à ce jour sur les conclusions à venir. Pour FRET, le point clé reste la compétitivité vis-à-vis de la concurrence routière.

Pour l'UNSA, ce dossier de l'abus de position dominante et de la concurrence reste discutable. Les EF concurrentes ont utilisé les ressources de la SNCF, sous de nombreuses formes, ce qui a largement favorisé leur implantation dans le paysage devenu concurrentiel du fret ferroviaire.

Par ailleurs, la Présidente est intervenue sur la qualité du dialogue social. Elle a indiqué que les choix stratégiques de l'entreprise étaient pris en fonction du contexte politique (concurrence, Europe, transports). Les débats sur les organisations ne peuvent pas avoir lieu sur ce contexte politique. Cette divergence de vue sur le dialogue est bloquante, notamment dans les CHSCT.

L'UNSA a rappelé que certains choix relevaient strictement de l'entreprise (gestion par activité, Intégration industrielle). Dans certains cas écouter les propositions de l'UNSA aurait été très constructif et aurait pu éviter la perte de certains trafics et des conséquences sociales douloureuses. Beaucoup de sujets auraient pu être débattus au CE FRET, or l'entreprise a souvent refusé, en se basant arbitrairement et uniquement sur le dimensionnement en effectif des réorganisations.

Réponses aux autres questions posées :

L'UNSA a demandé le bilan économique et les impacts sur les effectifs, les organisations, etc., suite à la perte du client Cooperl. Sur Sol & Rail de nombreuses restructurations seraient programmées courant septembre. L'UNSA a demandé la nature des restructurations et les conséquences économiques et sociales ? Par exemple, où en sont les réflexions de la Direction sur le projet de centralisation de la commande des ADC ? L'entreprise a répondu au CE de juillet qu'aucun projet de centralisation de la commande des ADC n'était à l'étude à Sol et Rail alors que des réunions sur ce thème se sont récemment tenues à Sol et Rail concernant certaines plateformes (CAP, CPC,...).

Réponse FRET SNCF : La baisse des effectifs serait de l'ordre de 40 unités pour la perte du trafic Cooperl. Les CHSCT concernés ont été consultés. Les évolutions d'organisations à Sol & Rail seront présentées aux CHSCT. La DDP NORIF mène des réflexions sur son organisation et son dimensionnement en fonction de la production qu'elle doit réaliser. Il s'agit là d'un travail normal au sein d'une DDP, dans la logique d'économie de charge de structure.

L'UNSA déplore la piètre qualité des réponses. Rien de concret alors que de nombreuses réunions se sont tenues notamment sur la centralisation de la commande des Unités Lignes. Cela ne permet pas au partenaire social qu'est l'UNSA d'être force de négociation et de proposition. C'est regrettable et l'UNSA rappelle une nouvelle fois que les CHSCT ne sont pas l'instance idoine sur les dossiers d'organisations ayant un impact économique et social, le CHSCT ne pouvant étudier que les conditions d'hygiène et de sécurité du travail.

La délégation UNSA a demandé pourquoi les prévisions de trafic d'un « gros » client céréalier ne seraient pas bonnes ? Est-ce un report du trafic à la concurrence ? Quelles en sont les conséquences économiques et sociales ?

Réponse FRET SNCF : Il existe toujours, et particulièrement sur le marché des céréales, des écarts entre les prévisions et la réalité, dus aux effets climatiques (volume et qualité de la récolte), à la politique d'achat des industriels amidonniers, et à la conjoncture. Il n'y a pas de report du trafic Roquette à la concurrence. Roquette, en lien avec la force de vente et le plateau marché, a fortement amélioré le niveau de ses prévisions depuis 3 campagnes.

Nos clients améliorent leurs prévisions mais la production pour un marché tel que « Roquette » est parfois sous traitée, par VFLI, notamment. L'entreprise n'a jamais donné aux élus le bilan économique d'une telle sous-traitance. Il est donc très difficile de juger de la pertinence d'une telle solution.

La délégation UNSA demande pourquoi Fret SNCF fait appel à des retraités alors qu'il y a des agents à l'EME et à l'EDC ? Combien de contrats ont été signés, pour quelles durées et pour quelles missions ? Ces missions ont-elles été proposées aux agents à l'EME et à l'EDC ?

Réponse FRET SNCF : De manière générale, Fret SNCF ne fait pas appel à des retraités. Toutefois, dans des cas particuliers de compétences rares, le recours à un retraité peut être envisagé.

L'UNSA a rappelé la forte disparité existant dans la qualité du suivi et du reclassement des agents selon les EME. L'UNSA demande que le rappel d'un retraité reste exceptionnel.

La délégation UNSA demande si Fret SNCF a un projet de Campus de Formation Unique pour l'ensemble de l'activité ? Dans l'affirmative où serait localisé ce Campus ?

Réponse FRET SNCF : La DRH de Fret SNCF conduit actuellement des travaux portant sur le processus de formation. Dans ce cadre, l'appareil de production de la formation est étudié. Sur ce point les conclusions seront rendues en début d'année 2013.

L'UNSA affirme que cette option de Campus unique était à l'étude à la DCF. Nous avons rappelé que l'éloignement continu des lieux de formations et de production ne facilite ni la qualité de la formation ni la qualité de vie des agents. Il convient de tenir compte de ces contraintes dans les projets de FRET SNCF.

Déclaration UNSA au CE Fret du 31 août 2012

Madame la Présidente,

Dans un monde qui évolue à la vitesse d'un « Tweet » il serait opportun de prendre le temps de se poser et de retrouver une sérénité perdue.

Comment ne pas évoquer ici les 2 très graves accidents du travail, dont 1 mortel, survenus cette année sur le site fret de Woippy. L'UNSA, sans vouloir ouvrir une polémique stérile, souhaite connaître toutes les circonstances de ces accidents, les conclusions qu'en tire l'entreprise et les mesures prises. A cette heure, nous avons une pensée émue pour les familles et proches des collègues victimes.

D'un point de vue global, l'emballement frénétique de ces cinq dernières années laisserait place à une vague de changements. Pour autant, les conséquences du quinquennat écoulé ne seront pas neutres socialement, les Cheminots, entre autres, paieront un lourd tribut social à cette agitation orchestrée. Après une double réforme des retraites, les évolutions de la caisse de prévoyance, etc. ..., le dernier camouflet en date aura été la mise en œuvre d'une journée de carence en cas de maladie.

Sans concertation avec les partenaires sociaux, ignorant totalement la commission mixte du statut des Cheminots, l'UNSA a saisi le Tribunal de Grande Instance pour que cette mesure appliquée unilatéralement par la direction, soit écartée.

Et maintenant quel changement pour le mode ferroviaire et les cheminots ?

Les conclusions des assises du ferroviaire ne sont pas remises en cause et l'inertie du rouleau compresseur européen garde sa puissance.

Certes, soumis à des impératifs économiques, le nouveau Gouvernement ne fera pas du transport un sujet ultra-prioritaire. Ce thème n'a d'ailleurs pas déchaîné les passions durant les dernières campagnes électorales. Toutefois, les opportunités des directives et règlements européens, juxtaposés aux finances exsangues des autorités organisatrices des transports laissent présager des évolutions sensibles.

Conformément à nos engagements de congrès et fidèle à notre ligne de conduite, l'UNSA fait le choix d'une politique revendicative constructive. Face aux évolutions à venir, la politique de l'autruche visant à faire croire que rien ne bougera est selon nous irresponsable.

Au contraire, anticiper, c'est prendre ses responsabilités pour la défense des acquis sociaux des cheminots.

Pour l'UNSA, sans polémiquer sur les opinions des uns et des autres, nous souhaitons simplement rappeler que l'avenir du ferroviaire, la pérennité du service public et la défense de notre statut ne peuvent être mis en péril par des postures figées et donc contre productives.

La défense des fondamentaux ne signifie pas l'immobilisme mais, au contraire, on ne doit pas s'interdire de réfléchir sur des évolutions possibles pour pérenniser notre modèle ferroviaire.

L'évolution du contexte politique porte un coup de frein à la convention collective fret.

Entamées en 2007, les négociations de cette convention collective couvrant les personnels de l'activité fret ferroviaire « non à statut SNCF » arrivent à leur terme. Le texte définitif est proposé à la signature des partenaires sociaux, tardivement. La direction de la SNCF fait le constat d'un écart entre l'organisation du travail des entreprises ferroviaires (accord du 14 octobre 2008) et le RH0077.

Considérant que cet écart correspond à un dumping social favorisant la concurrence, la SNCF entame un recours gracieux auprès du Premier Ministre afin de remettre en cause ce texte. L'UNSA n'est pas dupe de cette manœuvre, par ailleurs peu appréciée des autorités de tutelle. L'UNSA rappelle que l'entreprise porte une part de responsabilité dans cette affaire car, principal acteur du secteur Fret Ferroviaire, elle ne s'est quasiment pas impliquée dans cette négociation.

La démarche du Président de la SNCF s'inscrit clairement dans une volonté d'ouvrir une concertation sur un « cadre social harmonisé » applicable à l'ensemble des personnels de la branche ferroviaire sans exclusion des cheminots à statut. Il s'inscrit clairement dans une fin programmée du statut des cheminots dans sa forme actuelle. Par ailleurs, la question fondamentale du périmètre de la branche, posée maintes fois par l'UNSA, reste à ce jour sans réponse.

Face à cette confusion, l'UTP (Union des Transports Publics) en charge des négociations a suspendu le processus de signature. La balle est maintenant dans le camp du Ministère des Transports. La partie ne fait que commencer, car elle est fortement liée à la structuration du système ferroviaire, notamment les options concernant l'avenir du GID. De fait les récentes informations issues du ministère concernant la mise en place pour 2013 d'une loi réformant l'ensemble du système ferroviaire, y compris les conditions d'emploi de tous les salariés, confirme notre analyse et nos craintes sur le devenir du statut.

Malgré la crise, les chiffres issus du ministère ont fait apparaître une progression du volume transporté par fer entre 2010 et 2011. Cette progression n'a pas bénéficié à FRET SNCF. Les chiffres pour 2012 ne sont pas toujours à l'amélioration. La perte de trafic par rapport à 2011 est de 7%, seul MLMC fait apparaître une progression marginale sur les recettes de produits annexes. La crise économique frappe une nouvelle fois. La production industrielle a baissé, les entreprises sont souvent en difficulté, ce que reflète la hausse historique des chiffres nationaux du chômage. L'en cours bien qu'inférieur à celui de l'année dernière reste important. Le nombre de sillons circulés a augmenté par rapport à celui des sillons reversés. Le régime de circulation montre une augmentation des circulations HLP.

Pour les 4 DF, le taux de respect de promesse client et la ponctualité au départ sont en augmentation après une chute en février. La perte de nombreux trafics, liée à la baisse des volumes à transporter rend la fiabilisation plus facile. Mais il est plus aisé de faire partir à l'heure un mouvement HLP ou de faible composition qu'un train lourd et long.

Le rendement des locomotives, dans ces conditions de faible trafic, n'est pas bon, le taux de remplissage des trains reste sous le seuil de rentabilité. La productivité sur les locomotives se fait principalement par le garage bon état.

Coté traction, les performances sont meilleures pour les TA que pour les TB. Le transfert continu de charge des TA vers les TB, souvent discutable au regard des dossiers des navettes, explique ces chiffres. L'UNSA regrette le détournement par FRET SNCF de l'esprit des accords ayant conduit à la création des CRML.

Les effectifs de FRET sont toujours en baisse. Il reste 9258 agents à FRET SNCF. Cette baisse continue des effectifs contribue à la perte du savoir faire. Malgré la modernisation des outils de production, beaucoup de fondamentaux de l'exploitation du FRET ferroviaire ont été perdus. L'UNSA estime, contrairement à l'entreprise, que l'intégration industrielle en est une des causes principales. Les clients n'ont pas une meilleure opinion de l'exploitation du FRET ferroviaire. Quand il y a amélioration, c'est souvent sur des trafics très ponctuels. Ce phénomène de non qualité a souvent pour origine la piètre qualité des prestations fournies par RFF et le désossement du système ferroviaire. Ce constat est valable pour toutes les EF de FRET.

Avec un contexte aussi morose, l'UNSA n'est pas étonnée de l'augmentation de l'absentéisme à FRET SNCF, supérieur à la moyenne nationale. DFCA et DF Sol & Rail sont largement au dessus des moyennes. Les restructurations en cours et à venir en sont certainement la cause.

Dans une telle situation de risques psychologiques pour les agents, l'UNSA regrette l'abandon par FRET et le transfert vers les EME du suivi des dossiers de reclassements des agents. Ce transfert déresponsabilise les Dirigeants chargés des projets de restructuration. La hiérarchie établit une organisation froide et optimisée et renvoie bien souvent l'ensemble du volet humain aux EME/EDC.

La qualité du suivi de ceux-ci est très disparate selon les régions et l'UNSA reste persuadée que le suivi et l'implication de la hiérarchie de FRET dans le reclassement de ses agents diminuerait fortement les risques psycho sociaux liés à la précarité de l'emploi dans l'activité.

L'UNSA reste persuadé que le contexte du travail a une influence sur les agents, qui notamment pour la manœuvre, évoluent dans un milieu particulièrement agressif, nécessitant une concentration importante. L'évolution des conditions d'emploi, les changements de méthode de travail, l'incertitude sur l'avenir ne permettent pas toujours cette attention nécessaire, ce qui peut nuire à l'intégrité physique des agents et à la Sécurité des circulations.

Pour l'UNSA, l'entreprise du fait de sa politique et des méthodes utilisées lors des réorganisations successives en porte une grande part de responsabilité.

La délégation UNSA Cheminots

Prochaine Réunion de la CE FRET le 20 septembre
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	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 €