



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

DP Cadres DFCA du 6 septembre 2012

Bulletin n°80 – septembre 2012

La réunion DP Cadres Direction Fret Charbon Acier du 6 septembre 2012 a été présidée par Laurent VERSCHELDE (Directeur DFCA) assisté de Cécile MARTIN (Responsable GPEC-RH) et Sophie DELOURME (Assistante RS).

La délégation UNSA était bien sûr présente et vous trouverez ci après notre déclaration ainsi que des réponses apportées par la Direction.

Sur proposition du Directeur, la séance débute par une minute de silence en la mémoire du collègue Gabriel Marcato, agent de manoeuvre tragiquement décédé le 27 juillet au triage de Woippy. Des documents ont été remis par l'entreprise à l'inspecteur du travail, et des éléments complémentaires seront disponibles mi septembre.

L'UNSA ne souhaite pas entrer dans des polémiques stériles après cette tragédie mais sera très attentive aux conclusions apportées par l'inspecteur du travail et par la justice. Nous attendons de voir les mesures prises par l'entreprise. Par ailleurs, nous estimons que l'arrivée le lundi d'un psychologue du travail était trop tardive, même s'il est vrai qu'une ligne téléphonique a été ouverte rapidement pour les agents le souhaitant.

Concernant l'actualité édictée par le Ministère du Transport, le Directeur explique la volonté d'un **cadre social harmonisé pour les transports**. Un cadrage (loi ?) pourrait sortir début 2013. Ce ne serait pas une remise en cause du Statut mais une discussion sur les conditions de travail, donc du RH0077, puisque les autres EF ont une organisation du travail différente. Le sujet est donc bien le RH0077 et pas le Statut.

L'objectif annoncé d'une "réglementation du travail de haut niveau" viserait à s'approcher des conditions SNCF.

Pour la **gestion de l'infrastructure** - le gouvernement a acté une gestion unique - le président de RFF est reconduit en septembre et le mandat de Guillaume Pépy vient à échéance en 2013. Quelle structure sera mise en place ? La SNCF souhaite une structure unique, proche du modèle allemand, et des informations devraient parvenir.

L'ouverture à la concurrence Voyageurs est crainte, il suffit de voir le résultat à Fret...Il faut pouvoir se battre à armes égales et il convient que le RH0077 soit applicable à toutes les EF pour rassurer les cheminots en entrevoir positivement l'avenir.

Retour sur les groupes de travail DPX :

- le Directeur annonce que le Game production est mis en place et semble donner satisfaction, un REX DPX sera prochainement effectué pour mesurer les évolutions qualitatives.
- pour les missions supplémentaires et les charges de travail DPX, des agents disponibles ou inaptes apportent un appui aux plateformes.
- l'interface entre les différents métiers n'a pas évolué
- un bilan est à effectuer sur le rapprochement commercial/production.
- suite à la demande des DPX, des indicateurs mensuels leur sont fournis
- à ce jour 80% des projets d'équipes sont en place.

L'UNSA pense qu'il reste beaucoup à faire pour soulager les DPX de leurs surcharges de travail. D'autant plus que, compte tenu du contexte difficile et des réorganisations permanentes et rapides, les DPX ont un vrai sujet d'accompagnement professionnel et de soutien des agents.

Le Directeur évoque la **démarche CRM** (conscience des risques métiers) qui se poursuit, hors ligne hiérarchique, et qui vise à des échanges entre agents du même métier sur des sujets tels que gestes métiers, sécurité...

L'UNSA ne remet pas en cause cette démarche qui peut responsabiliser les agents à travers leurs tâches mais demande un REX et surtout que certaines propositions des agents aboutissent concrètement.

Autres éléments abordés en réunion :

- Un atelier a été organisé sur le management de la sécurité, avec questionnaire de satisfaction. retours positifs, satisfaction des échanges, souhait de plus d'échanges avec le pôle sécurité ou FRS.
- Emplois cadres : création d'un chargé d'affaire international, d'un dirigeant ULFA, d'un DPX CPL Lorraine. Suppression d'un concepteur sillons, d'un concepteur engins ADC, d'un DPX Blainville, d'un DPX CPL Thionville.
- Cas particulier d'un agent du siège qui s'est vu retirer une demi solde en mai suite à maladie et décision de la CP : sur intervention UNSA, le directeur regardera la possibilité de rétablir cette situation.
- 3 postes vacants qualification F : DPX dessertes Dunkerque, contrôleur de gestion international, assistant commercial siège.
- 4 agents sont conventionnés à l'EDC, 3 agents sont en mission ou en excédent.
- 7 agents sont affectés sur un poste de qualification inférieure.
- 35 contrats d'alternance à DFCA (12 en 2ème année, 23 en 1ère année).
- Gestion des carrières : rien de bien nouveau mais les tenues de poste devraient évoluer vers des périodes souhaitées de 3 à 5 ans. Evolution du portail RH avec des thématiques et une nouvelle bourse à l'emploi scindée pour les emplois EPIC et les emplois Groupe.
- Cas particulier d'un agent souhaitant s'inscrire à l'ESCMT. Sur intervention UNSA, il apparaît que l'interprétation de la direction MT est erronée. La situation sera revue.
- Formations : 90% des EIA Cadres effectués au 31/08 ; SPF 2013 sera présenté aux élus le 25/10.
- Projets de réorganisations réflexions sur les cellules MS ; rattachement hiérarchique au siège des CTT DPX TB sera présenté en CHSCT.
- Escale Lorraine (ex Douane) : la précipitation du déménagement cause une dégradation des conditions de travail. Des améliorations seront apportées.
- Point sur les marchés commerciaux : 2012 est une année frustrante, DFCA ne perd pas de marché mais la morosité du marché et la frilosité des entreprises entraînent une baisse de trafic d'environ 10%. La situation ne devrait pas s'améliorer en 2013. Quelques marchés importants sont à renégocier en 2013. MLMC donne plutôt satisfaction et a trouvé son rythme de croisière.

DECLARATION Liminaire UNSA

Monsieur le Président,

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, les proches et les collègues des deux 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.

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.

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

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 €