



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 20 septembre 2012

Bulletin n°81 – septembre 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, Sophie Girard, Christian Le Moine (responsable OS)

Une fois de plus, l'ordre du jour du CE était réduit.

La Directrice de Fret SNCF a une nouvelle fois défendu sa stratégie et a rappelé que le fret n'était pas un service public et que son modèle économique, basé sur la mutualisation des moyens, n'était pas suffisamment compétitif par rapport à la stratégie des EF concurrentes basée sur la dédicace de moyens par axes.

L'essentiel :

Intervention de la Présidente et débats avec les élus

Fret SNCF et le service public : S. Charles rappelle qu'elle n'a rien contre la notion de service public dans le fret mais que ce n'est malheureusement pas le cadre législatif dans lequel évolue Fret SNCF, d'où la mise en place des différents plans pour sauvegarder le fret.

L'UNSA connaît ce contexte législatif mais demande en urgence les moyens de défendre Fret SNCF. Nos revendications portent sur de nouveaux choix industriels, sur une meilleure équité sociale (mise en place d'une convention collective homogène applicable à tous les salariés de la branche) et sur une meilleure équité concurrentielle (affectation aux routiers des dégâts qu'ils occasionnent).

Situation de Novatrans : A ce stade, il n'y a toujours pas d'offre sérieuse de reprise car le principe d'une « aide de l'Etat » n'est pas autorisé. Une décision sur l'avenir de Novatrans doit intervenir d'ici la fin de l'année. Il est probable que l'activité de Novatrans soit divisée et vendue en morceaux. La DFCE étant appelée à être réactive pour assurer la traction des trains. Les agents seront reclassés si Novatrans est disloqué.

L'UNSA revendique qu'une solution globale sera trouvée permettant de sauvegarder les trafics et les emplois.

Les OFP : S. Charles rappelle que Fret SNCF a la volonté d'être présent dans ces structures sur le plan commercial et traction.

L'UNSA considère ces OFP comme de vrais concurrents pouvant travailler sur l'ensemble du RFN et ainsi prendre des parts de marché à Fret SNCF. Par ailleurs, l'UNSA conteste les conditions sociales applicables aux salaires des OFP (dumping social).

Perte trafics ESSO et TOTAL : S. Charles confirme des pertes chez ces clients mais sans donner de détails. Elle explique que la route est substituable à beaucoup de marchés, y compris le marché des hydrocarbures.

L'UNSA revendique des transports ferroviaires pour les hydrocarbures compte tenu de leur caractère de dangerosité. L'UNSA réclame une communication rapide, chiffrée et détaillée pour connaître l'ensemble des conséquences suite à la perte de ces trafics.

Plainte de la concurrence : S. Charles rappelle l'historique (auto-saisine du conseil de la concurrence en 2008, plainte d'ECR en 2009, instruction de la plainte depuis). Des griefs ont été notifiés à Fret SNCF mais Fret SNCF les conteste et a des arguments. S. Charles est plutôt « sereine mais pas complètement ».

L'UNSA considère qu'il convient de respecter les conditions de concurrence mais qu'il ne faut pas non plus trop « tirer sur l'ambulance » car Fret SNCF est dans une mauvaise situation financière et qu'elle subit déjà une concurrence déloyale (dumping social) et sert de vivier en personnels aux besoins de nos concurrents.

Information des élus : Ce sujet reste un sujet conflictuel entre l'UNSA et la Direction Fret. En effet, l'entreprise interprète la loi à sa façon et considère que l'information donnée au niveau des CHSCT est suffisante.

L'UNSA a demandé le respect de la loi (information des élus des CE sur les conséquences économiques des restructurations) et a demandé une information complète et rapide sur les pertes des trafics d'ESSO, TOTAL, La Coorperl et à la DF-SR (Sol et Rail). La directrice considère que ce sont des sujets locaux mais accepte quand même de nous communiquer une note reprenant l'ensemble des conséquences et acte le principe de l'organisation d'une commission économique sur le sujet, avec débats, lors d'une prochaine plénière.

Orientations annuelles sécurité de l'Activité Fret 2013

Ce sujet à l'initiative de l'entreprise a fait l'objet de notre déclaration jointe en annexe.

L'entreprise rappelle qu'il ne s'agit pas d'un catalogue ni un plan d'actions mais d'orientations nourries par le travail de réflexions de FR-S, de la prise en compte de ce qui est imposé par la loi, de conclusions d'audits et de la volonté de Fret SNCF de réduire les risques.

L'UNSA, en plus des propos dans la déclaration, a fait remarquer qu'il n'y avait rien de prévu pour les PDX d'astreinte exposés aux risques routiers, du fait de leur grande zone géographique d'intervention.

Par ailleurs, nous avons signalé que le niveau global de la sécurité demeure à un niveau hétérogène selon les directions fret, celle-ci pouvant focaliser leurs actions en fonction de leurs propres objectifs.

Point d'étape du SI Production

Le chef de projet, Bertrand Minari, rappelle les grandes lignes. En 2009, le SI du fret est devenu obsolète, coûteux et compliqué à gérer (environ 150 applications !) et décision est prise d'investir dans RUS PROD pour réduire les coûts, apporter de la qualité, optimiser nos ressources et répondre aux besoins de la sous-traitance et aux exigences du fret européen.

L'UNSA reconnaît qu'il y avait urgence à faire évoluer le SI. Nous avons insisté sur la nécessaire obligation de bien former les agents et avons demandé une présentation plus complète du sujet. L'entreprise est d'accord sur le principe et participera à une prochaine commission économique avec restitution en plénière du CE.

DECLARATION LIMINAIRE UNSA

Madame la Présidente,

La situation des marchés du ferroviaire ne s'est pas améliorée pour FRET SNCF. Les marchés des clients Total et Esso nous inquiètent et l'UNSA demande une information complète sur ces appels d'offre, en particulier sur les critères de choix des clients (prix, services, qualité,...).

De même, nous vous redemandons un bilan complet des conséquences des trafics perdus de la Cooperl ainsi qu'une information sur les réorganisations importantes en cours à Sol et Rail.

Les prérogatives des CE restent, entre autres, la communication aux élus des conséquences des restructurations sur le plan économique ; Fret n'est pas exempt d'appliquer la Loi. A ce titre, nous voulons connaître les dossiers présentés dans les différents CHSCT.

Bien que la concurrence accuse FRET SNCF de position dominante, il est inquiétant de constater la vitesse et la facilité avec lesquelles les marchés quittent FRET SNCF. Il est vrai que nos concurrents ont largement puisé dans nos savoir-faire (anciens dirigeants, producteurs et conducteurs) rendant leurs formations peu coûteuses. Le taux de pénétration rattrape celui de l'Allemagne qui a pourtant ouvert ses marchés de FRET Ferroviaire bien avant la France.

A partir de ces différents constats, il y a urgence à rétablir rapidement les conditions d'une concurrence loyale pour sauver Fret SNCF. Les travaux à venir sur la négociation sociale liée à la réforme ferroviaire prennent toute leur importance. L'iniquité sociale doit être rétablie autour d'un socle social homogène, applicable à l'ensemble des salariés de la future branche ferroviaire.

Par ailleurs, il est déplorable que la concurrence, routière notamment, et ses lobbies profitent largement des insuffisances politiques rédhibitoires (surcoût en matière d'accidentologie, pollution, dégâts aux infrastructures routières...) et justifient notre manque de compétitivité.

Enfin, nous sommes loin de partager le constat et l'optimisme de Guillaume Pépy lors de « son festival de Cannes » et continuons de penser que l'entreprise et Fret SNCF portent une vraie responsabilité en matière de choix industriels.

Par contre, nous nous associons à l'hommage rendu aux cheminots du Fret pour leur travail au quotidien.

Concernant les deux sujets traités à l'initiative de la présidence, les Orientations Sécurité et le SI Production, nous aurons l'occasion d'intervenir sur ces points lors de leur traitement.

DECLARATION UNSA - SECURITE 2013 – CE 20/09/2012

Madame la Présidente,

En préalable à l'étude du document sur les orientations de sécurité à FRET SNCF, un glossaire nous semblait nécessaire. Encore mieux, celui-ci aurait pu être intégré au référentiel ; tous les élus du CE ne peuvent pas être spécialistes de tous les thèmes évoqués dans cette instance.

Concernant le dossier lui même, l'UNSA constate une certaine adéquation entre les items et les problèmes existants. Il doit également faire face à une dégradation de quelques indicateurs constatés par les audits (Préparations courantes, Visites à l'arrivée) et à l'évolution de la réglementation (Méthode de Sécurité Commune, Conditions Générales d'Accès aux Installations). La multiplication des évolutions réglementaires est une contrainte importante pour FRET SNCF.

De fait, un tel plan d'action, quel que soit le sujet (sécurité, sûreté, environnement) risque de rester un catalogue de bonnes intentions si FRET ne met pas les moyens pour le réaliser. A cet effet, nous vous demandons la communication du budget alloué à ces mesures.

Il est regrettable que le dossier de qualification des nouvelles DF n'ait pas été anticipé lors des études ayant conduit à leur mise en place. Les orientations 5 « Accompagner la mise en œuvre des nouvelles modalités de traçabilité » et 7 « réduire le nombre d'incidents liés aux freins serrés » nous semblent liées.

Indépendamment de la connaissance des gestes métiers et des documents, l'UNSA constate l'absence de remise en cause ou de vérification des organisations de travail. Un essai de frein mal réalisé, un bulletin mal rempli peuvent être le résultat d'une organisation déficiente, et/ou mise en place dans l'urgence, notamment en termes de temps imparti à certaines tâches. Certains sujets sont récurrents. Le traitement des Risques Psychosociaux ne nous semble guère possible car des documents uniques tardent à être réalisés.

La sollicitation continuelle des DPX a des limites. Leur implication dans les orientations 9 « poursuivre l'animation manager la sécurité au quotidien », 10 « poursuivre le déploiement de la démarche CRM » et 11 « accompagner la mise en place du nouvel outil REX (iREX) » sera une nouvelle charge dans un contexte organisationnel et géographique déjà fort contraignant pour eux.

En matière de sécurité du personnel, la délégation UNSA constate l'absence de mesures en faveur des agents d'astreinte dont les périmètres d'intervention sont de plus en plus étendus. Nous demandons une action de sensibilisation et des formations aux risques routiers et, en parallèle, une réduction de ces périmètres.

La réalisation de l'orientation 12 « accompagner les évolutions et l'utilisation de l'application FER par les COSEC et la ligne managériale DU/DPX des DF » passe par la mise à jour des documents uniques or, certains n'ont pas été réécrits ou mis en conformité après des réorganisations en commençant par ceux des directions.

L'orientation n°13 « veille réglementaire et système de management SST (Santé Sécurité au Travail) » nous interpelle. Il est regrettable, alors que des agents dont le poste est supprimé sont à la recherche d'un emploi ou, à défaut, d'une mission, vous prôniez de recruter un alternant par DF pour réaliser la mise de fond réglementaire nécessaire au fonctionnement de l'application CORP.

Les orientations 14 et 15 «risque lié à l'exploitation ferroviaire», et 16 «prévention des risques psychosociaux» sont certainement liées aux tragiques accidents survenus cette année. Tout comme pour les orientations 5 et 7, l'UNSA regrette le peu d'analyse demandée sur les REX organisationnels. Une réorganisation crée de fait un risque psychosocial, et l'entreprise se doit de l'intégrer systématiquement en concertation avec les CHSCT. Ce n'est pas toujours fait. L'orientation 14 fait état de l'implication nécessaire des Moniteurs Manœuvres Manutention (MMM). La suppression de nombreux postes de MMM lors des réorganisations nous interpelle. La perte de savoir faire pour ce métier est réelle et la réalisation de cet objectif nous apparaît déjà comme problématique.

Les orientations 12 à 14 se heurteront également à l'allègement drastique des frais de structures réalisé lors de la mise en place des DF. Les CMGA et les DF sont loin d'avoir la perception du terrain qu'apportaient les correspondants dans les unités pour établir des documents liés aux accidents du travail et à leurs suites. Les correspondants disparus, les structures allégées dans les DF, les emplois du temps des DU et DPX surchargés, ces orientations seront également difficiles à atteindre.

En termes d'orientation de sûreté, les objectifs 17 «poursuivre la mise en œuvre des diagnostics sûreté» et 18 «poursuivre la mise en place de contrats cadre ouvert pour les gardiennages ponctuels» paraissent certes pertinents, mais FRET n'est pas le seul intervenant dans ces objectifs. Un grand nombre de dossiers est en souffrance du fait de RFF. C'est d'ailleurs établi par l'item « envois de courriers circonstanciés ». Faute de financement, la sécurisation de nombreux sites (clôtures, vidéo surveillance, éclairage,...) reste en attente ce qui induit un recours à l'orientation 18 qui elle est financée par FRET SNCF !

Co-responsable avec les pouvoirs publics, FRET SNCF, en transférant l'équivalent de 800 000 camions sur les routes, a contribué à la détérioration de l'environnement. Cette orientation demande des moyens car l'identification des sites appartenant à FRET est problématique. Certains sites ont été abandonnés par FRET mais restent analytiquement à sa charge. L'objectif de mise aux normes des installations (Station, dépollution, tri, déchets,...) reste tributaire des financements disponibles. Les objectifs devront être en phase avec le contexte économique.

En conclusion, l'UNSA trouve ce programme très ambitieux au vu des ressources disponibles, tant humaines que financières. Pour l'UNSA, la priorité reste les conditions de travail et la sécurité des agents. Les graves accidents du travail déplorés en 2012 sont là pour le rappeler. La présentation d'un bilan serait intéressante en face de chaque orientation.

Ainsi, nous demandons que le bilan 2012 nous soit présentés en 2013 ; et que le plan d'actions 2013, affiché ce jour, présenté en 2014.

DECLARATION UNSA - Système Informatique Fret

Madame la Présidente,

L'UNSA estime que l'évolution du SI FRET était effectivement indispensable. Mais que de temps perdu. En 2009, les outils informatiques du fret avaient déjà plus de 20 ans, un âge antédiluvien en informatique.

Dès 2006 lors des CPC, l'UNSA avait pointé l'obsolescence et l'inadaptation des outils de la production. La méthode du circuit court avait été évoquée par l'UNSA mais était surtout utilisée pour faire face à l'inertie et aux dysfonctionnements apparus en plâtrant DEF sur le Naw.

En 2007, nombre d'incohérences sont apparues notamment entre le cahier des charges du SI et les capacités réelles de production sur le terrain. De plus l'abandon des formations (NAW par exemple) a longtemps laissé l'outil livré à lui-même et aux opérateurs. La maintenance reposait sur quelques agents historiquement ancrés dans le Naw. C'est surtout l'absence de formation et, ensuite, les évolutions anarchiques qui ont conduit à l'inadaptation des outils notamment pour ceux qui concernaient le plan de transport.

Si l'intégration semble indispensable à terme, la méthode AGILE a toutefois quelques désavantages. La nécessité de rendre l'intégration rapide pour faire avancer RUS PROD a eu des conséquences sur certains trafics dont l'abandon devenait inéluctable, car très difficiles à intégrer.

Socialement la méthode est également coûteuse en effectifs (suppression d'UC, regroupements de CPL,...). Ce volet social a été particulièrement douloureux pour les agents du fait des multiples changements d'orientations de l'entreprise avant de définir RUS PROD.

Le brassage des agents a également généré de la perte de savoir faire qui a parfois entravé le développement de l'outil.

L'UNSA constate encore des dysfonctionnements sur le terrain, même s'il est vrai que les utilisateurs de l'outil sont plutôt satisfaits, notamment les jeunes agents peu formatés par les anciennes méthodes.

Le volume de trafic a aussi son importance, le NAW a traité jusqu'à 55 GTK avec certes plus de main d'œuvre, alors que RUS « n'avale » qu'une trentaine de GT beaucoup plus rationalisés ce qui justifie l'expression commune « on appuie sur le bouton et tout fonctionne ».

RUS PROD pris en référence par l'EPIC, c'est peut être une solution pour régler les défauts de l'intégration industrielle et de l'organisation par Activités. RUS PROD peut il recréer les interfaces qui font encore souvent défaut au sein de l'EPIC ? L'UNSA estime qu'opter pour un tel outil sans mutualiser les moyens des différentes Activités serait très réducteur

Enfin, le document présenté en plénière CE pourrait faire l'objet d'un point plus approfondi sur le plan technique lors d'une prochaine CPC.

Prochaine Réunion Plénière du CE FRET fin octobre 2012

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 €