



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 31 octobre 2012

Bulletin n°89 – novembre 2012

### Participants Direction Fret SNCF :

Présidence : MM. Jean-Marc Longequeue (Adjoint),  
Georges Ichkanian (DRH),

### Membres UNSA-Cheminots :

Xavier Lemaire, Dominique Beutin, Sophie Girard, Laurent Doublet, Alain Paté,  
Christian Le Moine (responsable OS)

***L'ordre du jour du CE portait sur l'avancée du SA 2013, la modification de parcours en navette pour tenue par des CRML, la valorisation et la cotation des offres de Fret SNCF et l'état des appels d'offre.***

### L'essentiel :

#### Les chiffres du FRET fin septembre 2012:

- Chiffre d'affaire : 12 derniers mois, fin 09/2012 : 971,2 millions d'€uros (-7,1% par rapport à 2011)  
Sol&Rail affiche la plus forte baisse avec 14% ; DFAC -8%, DFCA -8%, DFCE -7%.
- Effectif : 9146 agents (102 emplois supprimés en septembre !)  
Coût moyen d'un agent environ 60K€ (+3,4%).
- Accidents de travail et trajet sur 1 an : 285 (- 7%) Incidents sécurité (EX et TT) : 332 (+4%)
- Locomotives en service : 935 (759 de lignes, 25 de manœuvres et 151 locotracteurs) - 4%.
- Coût des sillons en €/Km : +2.5% entre 2011 et 2012.  
Le coût des sillons a augmenté de 1200% entre 2004 et 2012 (moyenne).  
Sillons commandés pour le SA 2012 : 3710 // SA 2013 : 3200 (-16%)
- Trains calés en septembre 2012 : 23 (rappel 09/2011 : 37) Moyenne mensuelle 2012 : 32/mois.  
Cela représente une moyenne de 12,4% de trains calés par mois en 2012 (18,5% en 2011).
- Respect des commandes clients : 95% en 2012 (90% en 2011). La baisse du volume transporté favorise le respect des engagements (pour rappel 80% en 2008).

L'ensemble de ces chiffres démontre un fort tassement de l'activité de FRET SNCF. Il s'explique par la conjoncture économique et l'agressivité de la concurrence, y compris des filiales SNCF !

**L'UNSA a rappelé que c'est la coopération qui devait primer au sein du groupe et non la concurrence entre l'EPIC et les filiales !**

## **Intervention du Président suite à notre déclaration,**

Suite à notre déclaration, le Président a évoqué l'intervention ministérielle sur l'avenir du système ferroviaire. Pour lui le statut des cheminots ne serait pas remis en cause. Le statut juridique de la structure publique reste à définir tout comme le cadre social harmonisé à mettre en place pour l'ensemble des entreprises ferroviaire. La réglementation du travail (RH0077) pourrait subir une évolution.

*L'UNSA rappelle sa position sur les avantages d'un système intégré. Le futur pôle unifié de l'Infrastructure ne règle pas le problème de la dette du système ferroviaire. La création de RFF avait permis de rendre plus viable le fonctionnement de la SNCF. Le poids de la dette, en cas de réintégration, partielle ou totale, fait peser un risque sur les conditions d'emploi, la politique salariale et par conséquent sur le statut des Cheminots. L'UNSA prendra toute sa place dans les futures négociations sur l'architecture du système ferroviaire.*

Sur le FRET en particulier, le Président a rappelé l'impact de la désindustrialisation de la France sur le transport ferroviaire. FRET s'est repositionné sur son domaine de compétence. Le Président a admis que celui-ci avait généré, dans certains endroits du territoire, une désaffectation partielle du FRET Ferroviaire. Pour le Président, ce recentrage sur le domaine de pertinence est terminé. A l'avenir la base actuelle pourra générer du développement.

*L'UNSA estime qu'il sera très difficile de réorienter des chargeurs qui ont quitté le mode ferroviaire. Le développement suite au report modal prévu par le Grenelle de l'environnement est, de l'avis même du ministère, peu réaliste. La situation économique, à laquelle s'ajoute l'importance des travaux pour les deux années à venir contraignent particulièrement le FRET. Dans certaines zones, l'abandon est total et les installations ferroviaires ont parfois été démontées. L'UNSA ne partage pas l'optimisme du Président du CE. L'endettement spécifique de FRET SNCF (3 milliards d'€) est également une charge à terme pour l'activité.*

Le Président commente l'état du marché et les conséquences des appels d'offre gagnés ou perdus ou des marchés non renouvelés par les chargeurs, y compris Novatrans pour DFCE. L'impact social notamment dans le domaine de l'emploi n'a pas été fourni. FRET, du fait de son organisation mutualisée lisse les conséquences sur l'emploi des locomotives et les sillons. Pour le Président, c'est la crise économique le principal motif de recul des chiffres de FRET SNCF. Les concurrents de FRET sont dans la même situation. En ce qui concerne la concurrence, le dossier des plaintes pour abus de position dominante suit son cours. Le Président informera les élus de l'évolution et des suites juridiques.

*L'UNSA estime que la projection en emplois suite à la perte ou le gain d'un gros marché est calculable par l'entreprise. L'UNSA regrette que l'entreprise ne fournisse même pas une fourchette chiffrée au CE alors que les DF ont les estimations. De plus les CHSCT sont simplement informés des suppressions d'emploi. Le Rôle du CHSCT n'étant pas économique, le CE étant informé a posteriori, il n'y a donc aucun débat avec les organisations syndicales sur les conséquences économiques et sociales des gains ou pertes de marchés. FRET SNCF jongle avec la jurisprudence pour ne pas informer les élus !*

### **Dossier des dessertes en navettes :**

L'entreprise a mis à l'ordre du jour une énième modification des parcours en navette. Le parcours concerné est un allongement de Chambéry à Sibelin.

*L'UNSA a rappelé à l'entreprise la dérive constatée tendant à transférer la charge affectée aux CRL TB vers les CRML. De plus, sur le dossier présenté, l'entreprise n'a fourni ni les avis du CHSCT ni le pesage des journées de roulement, s'affranchissement ainsi des règles écrites au code du travail.*

*L'UNSA et l'ensemble des autres organisations syndicales ont donc demandé au Président le report, à une réunion ultérieure, de la consultation prévue sur ce dossier.*

## **Motion unitaire des élus du CE Fret**

*Charge conduite sous le régime des navettes sur la section de ligne Chambéry-Sibelin*

*Monsieur le Président,*

*Vous nous consultez ce jour pour la « réalisation d'une charge conduite sous le régime des navettes sur la section de ligne Chambéry-Sibelin ».*

*Comme toute consultation au CE, ce projet doit être soumis à la consultation des CHSCT concernés et le CE doit disposer préalablement des avis de ces CHSCT.*

*Or il apparaît que tel n'est pas le cas, ainsi que le stipule le code du travail dans les articles L.4612-8, L.4612-13, L.2323-6, L.2323-27 et L.2323-28. Les dernières jurisprudences de la cour de cassation (10 JANVIER 2012 ET 04 juillet 2012) indiquent très clairement qu'il faut d'abord régulièrement passer par la case CHSCT et ce dans le cadre d'un avis régulier de celui-ci. Aussi, les élus du CE Fret exigent de votre part un vote du CE tendant à obtenir qu'on leur fournissent l'avis des CHSCT (UT Sibelin, UT Alpes) préalablement à la présente consultation.*

*Nombre de membres élus présents :*

*pour : 15*

*contre : 0*

*abstention : 0*

*Le président ne prend pas part au vote.*

*Le secrétaire du CE exige une réponse du président afin d'acter celle-ci.*

*Clichy le 31/10/2012*

**L'entreprise a refusé de sursoir à la consultation sur les navettes.**

**Devant ce nouveau refus de communiquer les informations légales aux élus du Comité d'établissement, ceux-ci ont décidé de quitter la séance.**

*Pour rappel l'entreprise ne fourni pas aux élus les informations économiques et sociales lorsqu'elle procède à des réorganisations. FRET SNCF aura supprimé 1600 emplois en 2012 sans jamais mettre en information ou en consultation les réorganisations effectuées dans les chantiers.*

*L'UNSA demandera à l'entreprise de remettre à l'ordre du jour du prochain Comité d'Etablissement l'ensemble des sujets non traités lors de cette séance.*

*L'UNSA a également rappelé à l'entreprise que la création du CE FRET était de son fait. Le motif alors donné par l'entreprise était justement la possibilité de débattre des orientations, des organisations de travail et des impacts économiques et social spécifique à FRET SNCF. Force est de constater que les rares sujets débattus pouvaient relever du CCE, les sujets relevant d'un CE n'étant que très rarement mis en information ou en consultation. L'exemple les plus récents étant la réorganisation de Woippy. Les CER n'étant plus informés des réorganisations FRET, les autorités politiques régionales n'ont plus aucune vision sur le FRET Ferroviaire. Les aménagement et investissements qu'elles pourraient réaliser en la matière dans l'objectif d'un report modal et du développement durable sont devenus inexistantes.*

**Devant ce constat, l'UNSA et les autres organisations syndicales vont adresser un courrier à Guillaume Pepy dénonçant le fonctionnement tronqué du Comité d'Etablissement de FRET SNCF.**

**Prochaine Réunion du CE FRET le 29 novembre 2012**

## DECLARATION LIMINAIRE UNSA

Monsieur le Président,

Le Ministre des transports souhaite relancer le Fret Ferroviaire. Il est particulièrement inquiet de l'avenir de cette activité. Le constat fait par le ministre est le même que celui de l'UNSA depuis plusieurs années :

- Infrastructures inadaptées,
  - Abandon des triages et des chantiers,
  - Organisation du groupe SNCF trop sophistiquée,
- et cette liste n'est pas exhaustive.

Ce qui est frappant c'est l'analyse réaliste qu'il fait des objectifs du Grenelle de l'environnement : **Inatteignables.**

Cette faculté qu'ont nos gouvernants de se rendre compte bien à posteriori de la nocivité ou de l'inefficacité des mesures qu'ils ont mises en place est remarquable. L'intervention du Ministre des transports lors de la cérémonie anniversaire des 75 ans de la SNCF en est un autre exemple frappant.

En prononçant une épitaphe qui ressemble à une fin pour RFF, le Ministre a confirmé l'analyse de l'UNSA lors de la création de RFF. La présence de RFF et du transporteur SNCF complique le système ferroviaire, alourdit les coûts, pèse sur la réactivité.

EPIC lourdement endetté à sa création, générateur d'une double gouvernance absurde, il est maintenant admis que le pilotage de l'infrastructure ferroviaire doit être unique pour le bien du système ferroviaire. Le Ministre souhaite que l'Europe laisse les Etats s'organiser comme ils l'entendent dans le respect des exigences européennes.

Dans ce contexte, l'UNSA estime que le système ferroviaire est beaucoup plus optimisé dans le cadre d'une entreprise unique et intégrée. C'est la position qu'elle défendra lors des prochaines concertations menées par Jean Louis Bianco.

Lors de cette cérémonie coûteuse dans le contexte économique actuel, le souvenir d'un FRET SNCF représentant les deux tiers des ressources de la SNCF a été évoqué. Mais en ce qui concerne l'avenir, cela relève du cinéma tant la situation de FRET SNCF est éloignée des souhaits ministériels :

- Economie durable,
- Report modal,
- Fret ferroviaire participant à l'aménagement du territoire.

Les multiples plans réalisés avec la bienveillante neutralité des mêmes autorités n'ont jamais redressé l'activité. Ajoutés à une ouverture à la concurrence anarchique, ils se sont avérés inefficaces et ont fait passer la part modale du FRET ferroviaire sous les 10%.

De plus ces plans néfastes sont terribles sur le plan social (plus de 12.000 emplois supprimés), sur le plan des outils de productions (fermeture et abandons des installations ferroviaires) et sur le plan financier (dette de FRET SNCF supérieure à 3 milliards d'euros).

Si la performance industrielle de FRET s'est améliorée, c'est en sacrifiant la couverture territoriale du Fret Ferroviaire. Relancer le FRET Ferroviaire, l'UNSA y est évidemment favorable mais les conditions de cette relance doivent être examinées attentivement.

La simplification technique, la mise en place de trains plus performants ne sont pas des idées nouvelles mais doivent tenir compte de l'impératif sécuritaire du système ferroviaire.

Aucune mesure technique visant à améliorer les performances du transport ferroviaire ne sera efficace sans des mesures politiques volontaristes en faveur de ce mode de transport. L'abandon de la taxe poids lourds, l'augmentation des dérogations en terme de tonnage et d'essieu, l'exploitation sociale des salariés du mode routier sont des sujets qu'ils convient de corriger pour rééquilibrer la charge modale du transport de marchandises au profit des modes respectueux du développement durable.

Sur le plan social le ministre s'est peu exprimé se contentant de prôner un cadre social harmonisé de bon niveau, mettant en avant le statut social des Cheminots. Mais le différentiel actuel est important, d'autant que les EF concurrentes n'appliquent même pas la réglementation de la convention actuelle.

Concernant l'éventualité de ce Cadre Social Harmonisé, rien ne s'oppose donc à ce qu'un accord de branche sur l'aménagement et le temps de travail n'aboutisse à un texte très proche du RH0077.

D'un côté, nous sommes en présence de 160 000 cheminots qui appliquent tous, y compris les agents contractuels, une réglementation du travail qui est un équilibre entre les impératifs d'exploitation et la vie sociale des agents ; de l'autre côté, moins de 10000 agents dans les quelques EF sous convention collective...

Plus globalement, la concurrence frontale d'entreprises, quel que soit le mode de transport (routier, ferroviaire ou maritime), aux statuts sociaux et à la réglementation du travail différents n'est pas résolue.

L'actuelle réglementation de la SNCF est également un maillon important de la sécurité ferroviaire. L'État prendrait le risque de rompre tous les équilibres et fragiliserait l'ensemble du système ferroviaire en cas de déréglementation trop importante. Le RH 0077 est un décret en dehors du statut, mais il constitue une base à laquelle les cheminots restent très attachés. Y toucher générerait de fortes tensions sociales.

Le plan de transport des voyageurs est plus stable que celui du FRET, et par conséquent mieux optimisé en termes de ressource par le RH0077. La désimbrication des activités a également contribué en partie à ce décalage. Une trop grande faiblesse de la réglementation du travail provoquerait une déconfiture dans l'ensemble de l'EPIC, à l'image de ce qui se passe pour FRET SNCF.

L'UNSA regrette également que le Président Pepy assimile les 75 ans de la SNCF à l'ensemble du groupe. Pour l'UNSA, si le mythe de Guillaume Pépy de regrouper tout sous un holding semble intéressant sur le plan de l'efficacité industrielle et du service rendu à nos clients, il entérine par contre la séparation d'une partie de notre coeur de métier qu'est l'Infra, les EIC et la DCF !

De plus, le projet de transfert d'une partie de la dette à la SNCF serait très préjudiciable au monde cheminot qui ne manquerait pas de subir de nouvelles pressions sur les salaires et la productivité.

En 1937 c'est la fusion de compagnies privées en déliquescence qui a conduit à la création de la SNCF unique, dans le but de rationaliser, mutualiser et améliorer le système ferroviaire de l'époque. Le chemin inverse nous paraît inadapté.

En ce qui concerne FRET SNCF, l'UNSA souhaite une coopération entre les modes de transports du groupe et non pas une substitution du routier au ferroviaire comme c'est le cas depuis 2003 et plus encore depuis l'intégration à GEODIS. L'équilibre de Fret SNCF, s'il est atteignable, doit bénéficier à l'EPIC et non à une future filialisation qui affaiblirait encore **plus la SNCF !**

L'analyse du traitement des sillons du SA 2013 confirme une nouvelle fois l'inadaptation du système actuel à la demande des EF de transport de Fret ferroviaire. Les principes retenus par RFF, en dehors de la contrainte importante des travaux de renouvellement du réseau, restent lourds et peu réactif. Il faut plusieurs échanges entre RFF, la DCF et les EF, la réitération pouvant s'étendre sur plusieurs semaines, ce qui ne facilite pas la réactivité de Fret SNCF. Cette lourdeur ne permet pas à FRET SNCF de coller rapidement et efficacement à la demande des industriels.

Comme en 2012, le transport combiné à long parcours souffrira plus que les autres marchés des nombreux travaux sur le réseau.

Sur le plan de la commande, 99.6% des sillons ont été traités mais seuls 75,1% des sillons de FRET SNCF sont accordés fermement. Globalement, le nombre de sillons traités pour FRET SNCF a donc baissé en 2013 (2403 pour 2013 contre 2708 en 2012). L'engagement sillon pour 2013 est sensiblement le même que pour 2012 et reste faible devant le volume demandé (4%).

FRET SNCF s'est doté d'outils en liaison avec ceux de la production. Cette initiative s'est avérée nécessaire pour faire face aux carences de RFF, mais l'UNSA regrette que le financement et le développement de ces outils aient été réalisés par FRET SNCF.

Le calcul du juste prix des trafics est un sujet majeur pour FRET SNCF, encore plus depuis l'ouverture à la concurrence. L'UNSA reconnaît que ce problème est plus complexe lorsque l'activité transporteur est en partie mutualisée comme c'est le cas à FRET SNCF.

Les marchés à moyens dédiés sont plus simples à appréhender du fait de la mono utilisation des moyens de production. Nos concurrents produisant souvent sous cette forme, le calcul de leurs coûts est assez simple.

L'entreprise s'est donc dotée d'outils de cotations des offres.

L'UNSA approuve la démarche de l'entreprise mais il serait intéressant de connaître ce que l'on met dedans et la façon dont on valorise les moyens utilisés. Il faudrait connaître l'ensemble des barèmes et vérifier s'ils sont réalistes. Par exemple, sur un appel d'offre particulier, utilise t on la moyenne pour valoriser une journée ADC ou sédentaire ou peut on tenir compte d'un calcul spécifique à partir des conditions locales de production ?

De la qualité des données de valorisations des divers items, dépend la fiabilité de la cotation. Cette fiabilité a longtemps été un problème pour le FRET, la valorisation puis la cotation des trafics laissant souvent à désirer par le passé.

Ce sont des outils qui permettent une amélioration pour les commerciaux par rapport aux grandes imperfections du passé mais restent limités en capacité de réponse. De plus, le circuit prévu (commerciaux ↔ producteurs locaux et parfois nationaux ↔ DFJ) ne permet pas toujours une grande réactivité toujours aggravée par la problématique des échanges avec RFF sur les sillons.

Pour l'UNSA, ces outils ont le mérite d'exister. Ils permettent également de prouver aux autorités jugeant de l'équité concurrentielle, la justesse des prix pratiqués par FRET SNCF.

L'état des marchés présenté, s'il est relativement exhaustif dans ses thèmes, n'en est pas moins incomplet. L'UNSA, dans le cadre du rôle économique et social du Comité d'Etablissement, aurait souhaité avoir des informations sur les emplois concernés par l'évolution des contrats.

Une fourchette sur le nombre global d'emplois impactés (en plus ou en moins) aurait pu nous être fournie, notamment pour les plus gros trafics concernés. Cette variabilité des trafics ajoutée à la crise fait apparaître une baisse d'environ 10% du chiffre d'affaire sur les 12 mois glissants. Cette perte semble conduire FRET SNCF à une réduction supplémentaire des effectifs d'ici fin 2012. Le chiffre initial du nombre de suppressions d'emplois pour 2012 serait majoré de 8%. L'UNSA rappelle que le CHSCT des unités n'a pas la vision globale d'une organisation spécifique à un marché donné.

Les réorganisations présentées aux CHSCT ne sont données au CE que sous une forme parcellaire sans véritable analyse économique. Le CE ne peut émettre aucun avis de réorganisations présentées en CHSCT en septembre et octobre malgré l'impact sur l'emploi avec la suppression de plus de 100 postes.

L'UNSA vous rappelle son attachement au dialogue social et regrette de ne pouvoir intervenir dans le débat, particulièrement sur les aspects économiques de ces réorganisations.

Une nouvelle fois, l'UNSA constate que le principal argument de la Direction ayant conduit à la création du CE FRET est illusoire. Les analyses, les débats sur la construction industrielle et sur l'organisation de FRET SNCF sont inexistantes. Les propositions des partenaires sociaux ne sont jamais écoutées.

Ces propositions, pourtant pertinentes, auraient évité dans le domaine de la gouvernance du système ferroviaire, les désordres constatés aujourd'hui par l'autorité de tutelle.

Merci de votre attention,  
La Délégation UNSA au CE FRET.

**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** .....

.....

**Etablissement** .....**N° CP** .....

**Téléphone Service** ..... **Téléphone Portable** .....

**Adresse EMail** (perso ou SNCF) .....

**A**.....**le,**.....**Signature**.....

**COTISATIONS 2012**

<b>Adhérents</b>	<b>Cotisations annuelles</b>	<b>Réduction</b>	<b>réel après réduc.</b>	<b>réel après réduc.</b>
<b>QUALIFICATION</b>	<b>Euros</b>	<b>d'impôt (66%)</b>		
<b>A/B - TA</b>	87,00 €	57,42 €	<b>29,58 €</b>	<b>2,47 €</b>
<b>C - TB 1</b>	91,00 €	60,06 €	<b>30,94 €</b>	<b>2,58 €</b>
<b>D 1 - TB 2</b>	96,00 €	63,36 €	<b>32,64 €</b>	<b>2,72 €</b>
<b>D 2 - TB 3</b>	106,00 €	69,96 €	<b>36,04 €</b>	<b>3,00 €</b>
<b>E 1</b>	106,00 €	69,96 €	<b>36,04 €</b>	<b>3,00 €</b>
<b>E 2</b>	119,00 €	78,54 €	<b>40,46 €</b>	<b>3,37 €</b>
<b>F 1</b>	131,00 €	86,46 €	<b>44,54 €</b>	<b>3,71 €</b>
<b>F 2</b>	147,00 €	97,02 €	<b>49,98 €</b>	<b>4,17 €</b>
<b>G 1</b>	157,00 €	103,62 €	<b>53,38 €</b>	<b>4,45 €</b>
<b>G 2</b>	170,00 €	112,20 €	<b>57,80 €</b>	<b>4,82 €</b>
<b>H 1</b>	181,00 €	119,46 €	<b>61,54 €</b>	<b>5,13 €</b>
<b>H 2</b>	193,00 €	127,38 €	<b>65,62 €</b>	<b>5,47 €</b>
<b>CS</b>	206,00 €	135,96 €	<b>70,04 €</b>	<b>5,84 €</b>
<b>Contractuels</b>				
Exécution	87,00 €	57,42 €	<b>29,58 €</b>	<b>2,47 €</b>
Maîtrise	106,00 €	69,96 €	<b>36,04 €</b>	<b>3,00 €</b>
Cadres	131,00 €	86,46 €	<b>44,54 €</b>	<b>3,71 €</b>