



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 29 novembre 2012

Bulletin n°91 – novembre 2012

Participants Direction Fret SNCF :

Présidence : Sylvie Charles (Directrice FRET SNCF),
Georges Ichkanian (DRH Pôle TFM), Edouard Laverny (Directeur Fret Combi Express).

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 le Schéma Prévisionnel de Formation, la présentation par le Cabinet SECAFI de la situation semestrielle 2012 des comptes de FRET SNCF et un point des comptes de la DF Combi Express. La Direction présentait également les dates éligibles à FRET SNCF pour l'indemnité des congés pris durant les périodes de moindre besoin.

L'essentiel :

Les chiffres du FRET fin septembre 2012:

- Chiffre d'affaire : 12 derniers mois, fin 10/2012 : 962 millions d'€uros (-10,2% par rapport à 2011)
- Effectif : 9031 agents (125 emplois supprimés en octobre !...).
- Trains calés en octobre 2012 : 29 (rappel 09/2011 : 52) Moyenne mensuelle 2012 : 32/mois.
Cela représente une moyenne de 12,4% de trains calés par mois en 2012 (18,5% en 2011).

Les chiffres confirment le fort tassement de l'activité de FRET SNCF, constatée depuis le début 2012 !

La présentation des comptes semestriels confirme la difficulté dans laquelle se trouve FRET SNCF

Intervention de la Présidente :

La Présidente a évoqué la forte baisse de la production industrielle qui impacte fortement les volumes transportés. Depuis 2008, FRET subit la crise, aggravée par les mouvements sociaux de 2010. Elle a rappelé que le travail des cheminots n'est pas en cause. C'est la conjoncture et l'adaptation des chargeurs à celle-ci qui impacte FRET. La visibilité de la production industrielle ne dépasse pas 3 mois, ce qui pose la question des méthodes de travail. FRET doit évoluer, y compris sur le domaine des métiers, et « ne plus utiliser des méthodes datant du temps des Pharaons ! »

La gestion des frais financiers n'est pas l'objectif principal de la restructuration de FRET SNCF.

L'UNSA estime qu'il sera très difficile de réorienter les chargeurs qui ont quitté le mode ferroviaire vers celui-ci sans réelle volonté politique. L'UNSA ne cautionnera pas l'abandon de méthodes dites « pharaoniques » si c'est pour faire du « Tout en Kamion » !

Pour la Présidente, FRET SNCF doit faire face à la contraction des volumes. Les Commerciaux sont continuellement à la recherche de trafics. Concernant les autoroutes ferroviaires, leur développement est freiné par la crise des sillons : le 4^{ème} AR n'a pas pu se faire sur Bettembourg/Perpignan.

Sur le thème du GIU, La Présidente indique que la solution doit respecter le droit européen et tenir compte de la dette de RFF (30 milliards d'€).

Dans le domaine de l'emploi et du futur cadre social harmonisé, pour la Présidente, le statut n'est pas un problème en termes d'emploi ou de rémunération. Le problème c'est l'aménagement du temps de travail. Il devra s'appliquer à tout le monde. Selon elle, dans le domaine de la sécurité, il est nécessaire d'être attentif mais il ne faut pas s'opposer à toute adaptation de la réglementation. L'entreprise maintient également sa position sur l'application du décret concernant l'art 49.2 du RH 0077 qui peut être utilisé par les Chefs d'établissement.

Analyse de l'UNSA :

L'UNSA rappelle qu'il ne faut pas faire n'importe quoi avec la réglementation que ce soit celle du personnel ou celle concernant les circulations. Ces réglementations sont très liées et une forte dégradation des conditions d'emplois des agents aurait un impact évident sur leur sécurité et celle des circulations. Les agents du FRET travaillent dans des conditions souvent difficiles (chantiers pénibles, précarité de l'emploi,...). On ne doit pas jouer avec la sécurité. L'UNSA refuse de cautionner des mesures prises trop rapidement, parfois en copiant la concurrence et dont l'application est incohérente et risquée (Cf encore un accident du travail en Lorraine, le 5 décembre 2012 sur le site de Varangéville cette fois...L'UNSA a déposé immédiatement une DCI).

La Présidente nous a une nouvelle fois opposée une fin de non recevoir quant à la transmission des audits production aux représentants du personnel, indiquant que ces documents étaient destinés aux DU.

Pour l'UNSA ces documents sont à l'origine des réorganisations et doivent être transmis aux IRP.

Comptes Semestriels de FRET SNCF :

Le cabinet SECAFI a présenté les comptes semestriels de FRET SNCF et fait un point sur DFCE. La Présidente partage l'analyse de SECAFI (dégradation du Chiffre d'affaire) mais rappelle les efforts fournis, le contexte économique et la nécessité d'abandonner la politique de volume.

L'UNSA estime que l'analyse de SECAFI devrait intégrer des critères comme la politique européenne, les choix industriels de FRET SNCF, l'iniquité concurrentielle, particulièrement face à la route, et sociale (Statut /RH 0077, cf. Convention Collective FRET).

Point sur la situation de la DF Combi Express:

Les trafics ont été impactés en 2012 par la baisse de l'activité, alors qu'en 2011 Fret a souffert de la perte de clients. M Laverny précise les données suivantes :

- Chiffre d'affaire en baisse depuis 2009,
- Le Chiffre d'affaire du Combiné est stable toutefois la reprise de NOVATRANS fera baisser le Chiffre d'affaire en 2013,
- Le chiffre d'affaire des trafics de pièces autos est en forte baisse,
- La ponctualité est mauvaise aux frontières,
- La crise sillon perdure, malgré une légère amélioration prévue pour 2013.

M Laverny indique avoir fourni tardivement les documents nécessaires au rapport, mais la compilation de ceux-ci étaient compliquée, principalement au niveau des sillons.

L'UNSA regrette que les documents nécessaires aient été remis tardivement à la Commission économique et au cabinet SECAFI. L'UNSA estime que DFCE aura encore de grandes difficultés avec la problématique sillons, malgré les efforts fait pour traiter les 40% des sillons restant précaires.

Schéma Prévisionnel de Formation 2013 :

Les documents présentés étant incomplets, les élus du CE ont demandé le report de la consultation. (Absence des orientations de formation, fournies les années précédentes)

La Présidente a refusé le report, estimant que seul le document fourni suffisait et que le CCE se prononcerait le 03 décembre sur l'ensemble des SPF.

L'UNSA a dénoncé ce passage en force de la Présidente, constatant que les documents manquants avaient été présentés en 2009 et 2010 et qu'une remarque avait été formulée sur ce même sujet en 2011.

L'entreprise restant sur ces positions, la consultation sur le SPF 2013 n'a pas eu lieu.

Calendrier de l'indemnité pour congé pris en période de moindre besoin en personnel (RH 0045) :

L'Entreprise a présenté son projet de référentiel calendrier.

L'UNSA constate que les périodes se réduisent. L'UNSA déplore l'incohérence de certaines périodes. Les besoins en personnels varient selon les marchés, les régions et un découpage plus fin nous paraît indispensable, au niveau des DF, voire de certains chantiers. En effet FRET SNCF incite les agents à prendre des congés dans les creux de production, or ces périodes ne sont pas primables :

Obligés mais pas payés les congés !

Malgré nos remarques et interventions argumentées et pertinentes, le DRH FRET maintient son document en l'état.

Nous avons également indiqué à l'entreprise que la remise sur table des documents et réponses à nos questions ne facilitait pas les échanges et les débats avec la Direction de FRET SNCF.

En conclusion, un dialogue social réduit à nouveau à la stricte obligation légale !...

Prochaine Réunion du CE FRET le 18 décembre 2012

DECLARATION LIMINAIRE UNSA

Madame la Présidente,

La situation de FRET semble calquée sur les saisons. Le lent glissement des produits du trafic vers les 950 millions d'euros sur 12 mois glissants nous approche de l'hiver pour FRET SNCF. Malgré une réduction drastique des coûts, avec un bilan social particulièrement douloureux, le résultat net reste largement déficitaire et proche en pourcentage de ce qu'il était en 2004.

L'ouverture à la concurrence, les plans FRET, la crise, et surtout le peu d'actes politiques concrets pour le FRET ferroviaire ont réduit la part modale du FRET, plombant les comptes du FRET Ferroviaire dans son ensemble. Il est vrai que le Grenelle de l'environnement malgré les bonnes intentions affichées n'a rien produit de concret. Les Autoroutes ferroviaires n'emportent qu'une partie minime du trafic routier, loin de compenser la perte due à l'abandon partiel du trafic Wagon isolé. Pour l'UNSA se pose aujourd'hui la question de la viabilité économique du FRET Ferroviaire et FRET SNCF ne pourra y répondre seul.

Fait aggravant, l'intégration de FRET SNCF au sein de Geodis a amené de la substitution plutôt que de la complémentarité au sein du Groupe. L'utilisation des filiales et du mode routier, présent majoritairement à Geodis, a rogné les parts de marché de FRET SNCF, pourtant déjà bien attaquée par une concurrence intra-modale évoluant dans un cadre collectif moins contraignant et parfois peu respecté.

A FRET SNCF nous sommes dans le cadre du statut des relations collectives et des divers accords relatifs aux instances représentatives du Personnel. Malgré l'opposition des partenaires sociaux vous avez créé le CE FRET et modifié les instances à FRET SNCF.

Malgré le nombre de ces instances, Comité d'Etablissement, Commissions Territoriales, Délégation du Personnel, Comité HSCT, certains dossiers, études ou options ne sont jamais débattus dans les instances. En définitive, les dossiers arrivent pratiquement bouclés devant les instances pour information ou consultation, notamment lorsque celles-ci sont obligatoires.

A l'origine de moultes réorganisations, les restitutions des audits métiers ou organisationnels réalisés sur les chantiers ne sont jamais fournis aux IRP. C'est regrettable, d'autant que de ces réflexions sont issues maintes refontes d'organisations entraînant souvent plusieurs dizaines de suppressions d'emplois. Le dernier exemple est celui réalisé sur la Plateforme Normandie qui préconise une réduction importante des effectifs. En persistant dans le refus de débattre sur le contenu de ces documents, le dialogue avec les IRP est, par conséquent, très restreint. Ce n'est pas la vision de l'UNSA qui reste attachée au dialogue social et regrette de ne pouvoir intervenir dans les débats analytiques, aussi bien économiques, métiers et conditions de travail des ces documents préconisateurs.

Sans analyse de ces dossiers, L'UNSA estime que le rôle du CHSCT est tronqué. Les réorganisations présentées ne peuvent pas être débattues sur le fond. Par ailleurs, la remise sur table de documents ou des réponses devient de plus en plus fréquente ce qui rend difficile tout débat contradictoire sur les sujets ou questions posées.

Nous en voulons pour preuve les sujets évoqués lors de cette séance : le seul point apporté en information concerne les indemnités pour congés pris pendant les périodes de moindre besoin en personnel à FRET SNCF. Nous estimons qu'une nouvelle fois les agents de Fret sont lésés car, en ne souhaitant pas découper les périodes par académie, vous excluez l'intégralité des vacances scolaires, surtout février et Pâques, réduisant donc les périodes primables. Nous vous demandons de revoir ce dossier différemment.

Dans les réponses aux questions des élus, il est indiqué que, pour répondre à une stratégie de développement de Fret, vous menez des études pour préserver et améliorer la performance de MLMC et pour vous mettre en capacité de s'adapter aux évolutions. L'UNSA souhaite connaître vos intentions et espère que vos réorganisations projetées ne se fassent plus au détriment de l'emploi et des capacités de production.

De même, nous demandons des éclaircissements sur le déploiement d'outils permettant d'améliorer l'information et les conséquences des travaux et favorisant la capacité d'anticipation.

Concernant les fréquences de visites des wagons des clients de FRET SNCF, ainsi que des autres wagons, quelles sont les motivations pour passer en 2013 les seuils minimales entre deux visites à 1500km ou 250 jours ? La reconnaissance de l'aptitude au transport serait renforcée pour les wagons dont le kilométrage parcouru ne peut être connu. L'UNSA en prend acte mais doute que les moyens mis en œuvre suffisent à atteindre cet objectif.

La direction de DFCE a élaboré un protocole unique de commande. Nous constatons que celui-ci a été envoyé aux organisations syndicales mais déplorons qu'aucune discussion ou explication ne soit apportée aux représentants ou aux élus du CE.

Autre sujet qui interpelle : l'exactitude des pesages des roulements CRML...La direction, comme à son habitude, se contente de passer les sections de ligne en navette, d'où notre mécontentement exprimé au dernier CE. Nous mettons en doute la bonne application de la TT0659 et demandons les présentations des décomptes. L'UNSA ne peut se contenter d'une non réponse sur le sujet.

Il en va d'ailleurs de même de l'audit diligenté par la direction de l'entreprise sur les « conditions de vie au travail de l'encadrement » alors que des agents de notre périmètre ont été interrogés...Les représentants syndicaux souhaitent une restitution des résultats, au moins dans les DP Cadres.

Les directions des DF vont figer de manière arbitraire certains chantiers, voire certains triages, pendant les fêtes de fin d'année. Nous demandons les motivations économiques de ces figeages et les conditions d'attribution des journées d'absence imposées aux agents. De plus, comment seront compensés les EVS perdus ?

Un gros sujet concerne l'avenir pour le moins incertain du site ferroviaire de Somain. Le Comité Régional Nord/Pas de Calais du développement du Fret Ferroviaire, du wagon isolé et du triage de Somain, auquel l'UNSA est associée, a adressé une lettre ouverte au Ministre des Transports. La fermeture de l'atelier de maintenance des wagons de Somain doit être annoncée le 29 novembre et supprimera encore plusieurs dizaines d'emplois sur le site. Cette décision condamnera, de fait, l'avenir immédiat du triage, du dépôt, et des équipes d'entretien de l'infrastructure.

Ces décisions nous inquiètent et nécessitent vos explications également sur la baisse de charge MLMC. Un rassemblement a lieu ce jour sur le site.

De manière plus générale, nous voudrions connaître les évolutions à prévoir pour MLMC car, si nous notons un certain nombre de créations d'axes, il convient d'en mesurer les effets. Par exemple, il est à craindre que l'axe Sibelin/Gevrey/Mulhouse baisse encore le niveau de charge de Woippy...Quelles sont les conséquences aussi bien sur les effectifs sédentaires que sur les charges conduite en JS pour le SA2013 ? Comment sont traitées les fermetures des résidences CRML de Caen, Cahors et Montereau ?

Il en va de même pour nos interrogations légitimes suite à la perte de contrats Esso et Total Petrochemical France ; quelles sont les conséquences pour les sites et agents concernés ?

Enfin, concernant la consultation sur le schéma prévisionnel de formation 2013, nous nous exprimerons sur le sujet lors de sa consultation. L'UNSA ne cautionne pas une politique minimaliste de formation, essentiellement due à des suppressions massives d'emplois à FRET SNCF et à des recrutements externes très limités l'année prochaine.

Les résultats de la politique formation sont pour le moins médiocres, pour preuve un taux de remontée d'EIF de seulement 48% fin octobre 2012. Ce n'est décidément pas sérieux.

La Délégation UNSA au CE FRET

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 2013

Adhérents	Cotisations annuelles	Réduction	réel après réduc.	réel après réduc.
QUALIFICATION	Euros	d'impôt (66%)		
A/B - TA	89,00 €	58,74 €	30,26 €	2,52 €
C - TB 1	93,00 €	61,38 €	31,62 €	2,64 €
D 1 - TB 2	98,00 €	64,68 €	33,32 €	2,78 €
D 2 - TB 3	108,00 €	71,28 €	36,72 €	3,06 €
E 1	108,00 €	71,28 €	36,72 €	3,06 €
E 2	121,00 €	79,86 €	41,14 €	3,43 €
F 1	134,00 €	88,44 €	45,56 €	3,80 €
F 2	150,00 €	99,00 €	51,00 €	4,25 €
G 1	160,00 €	105,60 €	54,40 €	4,53 €
G 2	173,00 €	114,18 €	58,82 €	4,90 €
H 1	185,00 €	122,10 €	62,90 €	5,24 €
H 2	197,00 €	130,02 €	66,98 €	5,58 €
CS	210,00 €	138,60 €	71,40 €	5,95 €
Contractuels				
Exécution	89,00 €	58,74 €	30,26 €	2,52 €
Maîtrise	108,00 €	71,28 €	36,72 €	3,06 €
Cadres	134,00 €	88,44 €	45,56 €	3,80 €