



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 18 décembre 2012

Bulletin n°98 – décembre 2012

*Peu de sujet à l'ordre du jour du CE.*

*La SNCF présentait un document sur l'innovation organisationnelle et technique.*

*La Directrice était excusée du fait de sa présence à l'autorité de la concurrence pour le rendu du jugement suite à la plainte déposée par certaines EF pour pratiques anticoncurrentielles*

**Prochaine Réunion du CE FRET le 31 janvier 2013.**

### L'essentiel :

#### Les chiffres prévisionnels du FRET pour 2013 :

- Chiffre d'affaire prévisionnel pour 2013 : - 2.5 % !
- Trafic prévisionnel < 20 GtK !
- Effectif : agents (-1073 emplois, prévisions fin 2013 : 8242 agents) !

*De nouveau, une forte baisse prévisionnelle des effectifs pour 2013 après les 1400 emplois supprimés en 2012. L'UNSA désapprouve cette nouvelle coupe, basée uniquement sur une réduction des coûts. Elle estime que l'effet seuil est déjà atteint et cette nouvelle baisse des effectifs n'est pas sans risque sur la qualité de la production et la sécurité du personnel. Le récent accident de notre collègue à Varangéville, une nouvelle fois sur la plateforme Lorraine, nous rappelle qu'en termes de sécurité rien n'est jamais acquis. Le contexte dépressif dans lequel travaillent les agents du FRET a une incidence certaine et négative sur les conditions d'emploi. De plus cette baisse ne donne aucune marge en cas d'éventuelle reprise économique.*

#### Intervention du Président :

La situation économique est très difficile. Pour améliorer ses chiffres, FRET SNCF baisse ses charges, recentre son activité sur son domaine de pertinence et engage des processus de recherche et de développement. Il indique que des rencontres territoriales de développement sont en cours pour trouver des flux et des clients nouveaux. MLMC est un exemple de ces nouveaux processus.

*L'UNSA estime qu'il sera très difficile de développer lorsque l'on regarde les chiffres prévisionnels de 2013 tous orientés à la baisse ! Les élus ne sont pas informés du contenu des audits de production et ne peuvent donc pas s'exprimer sur les organisations préconisées ce qui est regrettable dans le cadre du dialogue social.*

Concernant l'accident de Varangéville, le Président a une analyse différente. Il admet que la situation sur la plateforme Lorraine est préoccupante (4 accidents graves dont 1 mortel). Le personnel concerné était expérimenté. Pour Varangéville, les méthodes de travail n'avaient pas changé, la desserte était classique. L'entreprise assume ses responsabilités ; il n'y a pas de report sur les agents quel que soit le motif de

l'accident. L'enquête est en cours. Le président admet que la situation nécessite des mesures pour améliorer la prévention.

*L'UNSA rappelle que la sécurité des agents est primordiale. Il convient d'analyser les conséquences des réorganisations souvent mal maîtrisées et stressantes pour les agents et leurs DPX (charge de travail, déplacement géographique, aléas de production, agents non remplacés,...). La Direction ne doit pas se réfugier derrière une éventuelle erreur de l'agent mais analyser pourquoi elle est survenue en tenant compte du contexte général dans lequel évolue les Cheminots du FRET !*

Le Président a évoqué le potentiel levé par les OFP. Il fait remarquer qu'une partie de ces trafics sont tractés par FRET SNCF (Exemple : Trafic Clermont Ferrand / Le Havre). Suite à nos questions il indique que le site de Somain n'est pas fermé. Ce sont les ateliers du Matériel qui sont concernés. La baisse d'activité sur ce site d'entretien est liée à la baisse du nombre de wagons utilisés,

*L'UNSA est très préoccupée par la situation sur le site de Somain. Nous ne sentons pas une volonté forte de FRET SNCF de conserver ce site industriel historique du FRET Ferroviaire. De nombreuses actions et interventions sont en cours auprès des élus pour maintenir l'activité du site. Un audit production a eu lieu sur ce site. L'entreprise a une nouvelle fois refusé de nous fournir ce document dont les préconisations risquent d'avoir un impact important tant sur le plan de la production que sur le plan des effectifs.*

Le Président a fait un point sur le sujet de la RAT rappelant que le sujet était à l'ordre du jour de la CPC, tout comme l'évolution des métiers à FRET SNCF. Le DRH a indiqué qu'il n'était pas question de remettre en cause le Dictionnaire des filières dans ces Réflexions.

*L'UNSA constate que la gestion du dossier de la RAT, depuis la mise en place de la RAT renforcée est quelque peu confuse. Les agents non formés utilisent parfois un texte abrogé, les agents formés un texte en projet et les correspondances entre les deux documents sont peu évidentes. Pour les essais de frein, la note de FRS est difficilement compréhensible et dérogatoire. Les opérateurs sont donc mis en difficulté. Pour l'UNSA la sécurité des circulations nécessite rigueur et clarté afin d'éviter toute dérive. Concernant l'évolution des métiers, l'UNSA a rappelé à l'entreprise que ce dossier doit être géré au niveau de l'EPIC.*

#### Schéma Prévisionnel de Formation 2013 :

La présentation et la consultation du Schéma Prévisionnel de Formation n'ont pas eu lieu lors du CE de novembre. Le DRH a proposé un point d'étape sur ce sujet lors de la prochaine réunion du CE. Il rappelle que les orientations de formations sont présentées au CCE. Il n'y aura pas de nouvelle consultation sur ce dossier.

*L'UNSA a dénoncé lors du dernier CE le passage en force de la Présidente, pour le moins inopportun, sur ce dossier. Le DRH essaye de corriger la situation, sans consultation, donc en dehors du cadre légal.*

#### **Dossier de la concurrence :**

**En séance, le verdict lié à la plainte déposée pour pratique anticoncurrentielle est tombé. La SNCF a été condamnée à une amende de 60.9 millions d'euros. Le Président a rappelé que la plainte portait sur des faits survenus en 2007 et 2008 et que les dysfonctionnements et les faits reprochés ont été réglés depuis. La SNCF a deux mois pour faire appel de la décision.**

*L'UNSA prends acte du jugement mais estime que les EF concurrentes ont malgré tout bénéficié du savoir faire de la SNCF sur de nombreux points.*

#### Réponses aux questions posées :

L'entreprise a présenté les figeages de fin d'année pour l'ensemble des DF.

L'UNSA a rappelé que ces figeages étaient souvent imposés aux agents et a redemandé l'attribution de l'indemnité pour congé pris en période de moindre besoin en personnel (RH 0045) dans ces cas, les agents perdant parfois les primes afférentes aux journées de roulement intéressées.

*Malgré notre insistance sur le fait que ces figeages bénéficiaient à l'entreprise, le DRH FRET maintient son document en l'état. Les contraintes imposées aux cheminots ne sont une nouvelle fois pas reconnues.*

**Les élus et représentants de l'UNSA à FRET SNCF  
vous souhaitent de bonnes Fêtes de fin d'année.**

## DECLARATION UNSA au CE FRET

Monsieur le Président,

Traditionnellement, ce CE est l'occasion de faire le bilan de l'année écoulée pour notre activité fret, à la fois sur le plan économique mais aussi sur le plan des relations sociales.

La caractéristique la plus frappante, lorsqu'on analyse le bilan économique de notre activité, est le fait qu'elle reste structurellement déficitaire. **En effet, le niveau des pertes de Fret SNCF représente bon an mal an 35 à 40 % de notre chiffre d'affaire, cette tendance perdure depuis une dizaine d'années maintenant.**

Certes, si des mesures n'avaient pas été prises, il est fort à craindre que l'activité fret serait dans une situation financière encore plus catastrophique que celle dans laquelle elle se retrouve aujourd'hui ! Mais avez-vous pris les bonnes mesures ?

Malgré ce contexte difficile, les cheminots de l'activité fret y ont cru et se sont beaucoup impliqués mais aujourd'hui beaucoup ne croient plus en l'avenir car ils sont découragés après tant d'efforts vains .....ils ne voient pas le bout du tunnel !

Pour l'UNSA, cette situation ne va faire que s'aggraver si la recherche de l'équilibre ne repose que sur les seuls leviers que vous manœuvrez depuis plusieurs années, c'est-à-dire essentiellement la maîtrise des charges par la réduction de l'emploi et la restructuration de notre outil de production.

**A ce titre, l'UNSA considère que la nouvelle baisse de 1073 postes au budget 2013 dans la branche SNCF-GEODIS est scandaleuse et suicidaire !**

Comme nous le savons tous, Fret SNCF évolue dans un contexte concurrentiel et nous devons donc nous battre pour survivre commercialement, c'est la règle du jeu ! Cependant, ce postulat est battu en brèche par le fait que Fret SNCF ne se bat pas à armes égales par rapport à ses autres concurrents intra-modaux et encore moins par rapport à ses concurrents routiers. Les causes de cette situation sont elles aussi bien connues. Comme le rappelle régulièrement l'UNSA, **il faut une meilleure équité sociale.**

En effet, la coexistence de deux conventions collectives dans le domaine ferroviaire, au détriment de Fret SNCF, est l'une des principales causes de notre déclin. L'autre pilier de notre revendication, repose sur l'internalisation des charges externes de nos concurrents routiers. (La route ne paye pas à sa juste valeur l'infrastructure qu'elle utilise (routes nationales et départementales) et ne supporte pas non plus les conséquences en matière d'accidentologie, pollution, dégâts aux infrastructures, etc.).

**Cette harmonisation que nous demandons doit être impulsée en France par les tutelles, (Ministère du travail et des Transports) mais aussi à Bruxelles par une nouvelle dynamique européenne sans quoi, les pratiques concurrentielles continueront à défavoriser les transports ferroviaires et dégrader le niveau social des salariés du transport en général. (Pratique anticoncurrentielle des routiers des pays de l'Est par exemple !)**

En dehors de ces éléments de contexte concurrentiel très défavorables, il faut bien reconnaître qu'**en interne l'entreprise SNCF a abandonné son secteur fret** (absence d'investissements, R/D inexistant, absence d'étude sur les trains lourds...)

Il reste maintenant à nous tourner malgré tout vers l'avenir et espérer que les projets du nouveau Ministre permettent à Fret SNCF de lutter avec moins d'handicaps ! Même si les travaux à venir sur un nouveau cadre social harmonisé ne permettront pas à eux seuls de rester dans le marché, ils seront malgré tout primordiaux, il en va de l'avenir de Fret SNCF. Dans ce cadre là, l'UNSA prendra toute sa part dans le processus de concertation à venir.

Revenons maintenant sur la thématique du dialogue social et sa déclinaison au sein de cette

instance. (Pour tenter une métaphore culinaire, on pourrait dire que le dialogue social à Fret SNCF c'est comme la confiture, moins on en a et plus on l'étale !) **La délégation UNSA renouvelle sa demande d'une véritable information de ses élus. Votre position qui consiste à museler l'information des représentants du personnel sur le plan économique au niveau des CHSCT n'est pas acceptable et contraire au code du travail.** C'est ainsi qu'en 2012, l'entreprise aura supprimé plus de mille postes sans en informer sérieusement ses élus du CE Fret !

En dehors de cette façon de traiter les élus, la délégation UNSA pensent aux agents et à leur désarroi. **En effet, comment passer sous silence les conséquences de l'ouverture à la concurrence du secteur fret sur leur vie au quotidien :**

- Intensification de la charge de travail et des pressions au travail,
- Externalisation et sous-traitance de services (dans le domaine informatique par exemple, Centre de Service au Maroc,
- Réorganisations des entités et des chantiers,
- Perte d'emploi entraînant des souffrances personnelles, familiale (déménagement, ....)
- Augmentation de l'emploi précaire (CDD, intérimaires, ....),
- Augmentation des embauches de contractuels au détriment des emplois au statut,
- Emergence d'une main-d'œuvre à deux vitesses (agents en filiale//cheminots au statut// Entreprises Ferroviaires),
- Remise en question de la protection sociale (espacement des visites médicales,....)
- Remise en cause ou allègement de certaines formations au détriment de la maîtrise des gestes métier et du niveau global de la sécurité des circulations et des personnes,
- Frein dans le déroulement de carrière, (notations)

En fait, devant ce constat peu optimiste, en cette période de Noël, FRET SNCF sent le sapin et les cheminots ont les boules.

**Concernant les aspects sécurité du personnel**, comment ne pas évoquer le plus important et le plus douloureux : l'accidentologie. **Un nouvel accident grave du travail est à déplorer en Lorraine**, sur le site de Varangéville cette fois. Il s'agit dans cette région du quatrième accident de travail grave, un agent est gravement handicapé et amputé, un autre est décédé en juillet. Cela suffit !...

Evidemment, l'UNSA a immédiatement réagi pour obtenir des éclaircissements sur les circonstances de cet accident ; évidemment la direction s'est empressée de préciser qu'il s'agissait d'une erreur de l'agent. **Ceci nous semble très réducteur et nous ne pouvons plus accepter que les directions Fret, de par leurs réorganisations perpétuelles avec des systèmes de travail non maîtrisés, des aléas de production bien trop nombreux, des pressions sur les producteurs et leurs DPX, créent des situations de danger permanent.**

Enfin, il est intolérable que des postes soient, de manière continue, non couverts ou figés. Les manœuvres isolées ont prouvé leurs limites et la déshumanisation des chantiers multiplie les risques d'accidents.

L'UNSA, à cet instant, pense à ce nouveau collègue blessé et souhaite, comme pour les autres accidents, en connaître les raisons dénonçant des réorganisations brutales et rapides qui entraînent l'ensemble des personnels, y compris les cadres, vers la démotivation et le désarroi. Malgré cette situation, l'UNSA souhaite de bonnes Fêtes de fin d'année à tous les membres du Comité d'établissement et à tous les Cheminots du FRET ainsi qu'à leur famille.

Nous vous remercions de votre écoute.

La Délégation UNSA-Cheminots

## COTISATIONS 2013

Adhérents QUALIFICATION	Cotisations annuelles	Réduction	<i>Coût annuel</i> réel après réduc.	<i>Coût mensuel</i> réel après réduc.
	Euros	d'impôt (66%)		
<b>A/B - TA</b>	89,00 €	58,74 €	<b>30,26 €</b>	<b>2,52 €</b>
<b>C - TB 1</b>	93,00 €	61,38 €	<b>31,62 €</b>	<b>2,64 €</b>
<b>D 1 - TB 2</b>	98,00 €	64,68 €	<b>33,32 €</b>	<b>2,78 €</b>
<b>D 2 - TB 3</b>	108,00 €	71,28 €	<b>36,72 €</b>	<b>3,06 €</b>
<b>E 1</b>	108,00 €	71,28 €	<b>36,72 €</b>	<b>3,06 €</b>
<b>E 2</b>	121,00 €	79,86 €	<b>41,14 €</b>	<b>3,43 €</b>
<b>F 1</b>	134,00 €	88,44 €	<b>45,56 €</b>	<b>3,80 €</b>
<b>F 2</b>	150,00 €	99,00 €	<b>51,00 €</b>	<b>4,25 €</b>
<b>G 1</b>	160,00 €	105,60 €	<b>54,40 €</b>	<b>4,53 €</b>
<b>G 2</b>	173,00 €	114,18 €	<b>58,82 €</b>	<b>4,90 €</b>
<b>H 1</b>	185,00 €	122,10 €	<b>62,90 €</b>	<b>5,24 €</b>
<b>H 2</b>	197,00 €	130,02 €	<b>66,98 €</b>	<b>5,58 €</b>
<b>CS</b>	210,00 €	138,60 €	<b>71,40 €</b>	<b>5,95 €</b>
<b>Contractuels</b>				
<b>Exécution</b>	89,00 €	58,74 €	<b>30,26 €</b>	<b>2,52 €</b>
<b>Maîtrise</b>	108,00 €	71,28 €	<b>36,72 €</b>	<b>3,06 €</b>
<b>Cadres</b>	134,00 €	88,44 €	<b>45,56 €</b>	<b>3,80 €</b>
<b>Alternants</b>				
	42,00 €	27,72 €	<b>14,28 €</b>	<b>1,19 €</b>
<b>Retraités</b>				
	42,00 €	27,72 €	<b>14,28 €</b>	<b>1,19 €</b>
<b>Veuves et Veufs</b>	20,00 €	13,20 €	<b>6,80 €</b>	<b>0,57 €</b>



Si vous voulez adhérer, renvoyez le bulletin ci-après, à :  
**UNSA/ Cheminots - M. Le Secrétaire Régional - Union Régionale**  
(Adresse en entête)

**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.....**