



## **Compte-rendu de la réunion DP cadres du 02/02/2010**

**UNION FEDERALE DES CADRES ET AGENTS DE MAITRISES CHEMINOTS**  
**37, Rue Guillaume Tell 21000 Dijon tel : 03.80.40.55.14**

### **REPRESENTANTS DE LA SNCF**

M.	TOUSSAINT	Philippe	Directeur Fret Est, Président
MME.	BERRUT	Laurence	Directrice Ressources Humaines

### **DELEGUES DU PERSONNEL TITULAIRES PRESENTS**

MM.	LEMAIRE	Xavier-Marie	UNSA
	DALCANALE	Jean-Claude	UNSA
	DAVID	Jean-Marc	UNSA
	LAURENT	Hervé	UNSA
	JOUILLE	Vincent	CGT

### **DELEGUE DU PERSONNEL TITULAIRE EXCUSE**

M.	BUCHHOLZER	Vincent	UNSA
----	------------	---------	------

### **DELEGUES DU PERSONNEL SUPPLEANTS PRESENTS**

MM.	L'HOTE	Michel	UNSA
	BONTEMS	Jean-Marc	UNSA
	SCHEFFLER	Stéphane	UNSA
	KEHRER	Michel	UNSA
	FRAIOLI	Gérard	UNSA

### **DELEGUES DU PERSONNEL SUPPLEANTS EXCUSES**

M.	QUAIA	Charles	CGT
----	-------	---------	-----

### **REPRESENTANT ORGANISATION SYNDICALE PRESENT**

M.	KALCK	Gérard	UNSA
----	-------	--------	------

## ***Déclaration préalable de l'UFCM-CGT***

Monsieur le directeur,

Après les intempéries de ces derniers jours ou la réorganisation perpétuelle à l'intérieur du groupe n'a fait qu'accentuer les difficultés climatiques, les cheminots et les usagers ont remarqué que l'Organisation de la production ne faisait plus face aux aléas hivernaux. La Régularité et la Sécurité se délitent ainsi que la crédibilité de Mr Pepy avec son plan « destination 2012 ».

Un récent sondage interne indique que 71% des cadres n'adhèrent plus à la méthode : « Renovation managériale ». Les trop fréquents changements de périmètre d'action, engendrent une spirale du mal-être au travail qui passe par le stress, la dépression, le pire parfois. (Au dernier trimestre 2009, 3cadres Bourg en Bresse, Lille, LGV-Est ont mis fin à leurs jours suite à suppression de postes et pressions excessives de leur hiérarchie) En cette période de vœux Mme la ministre LAGARDE indique « je souhaite en effet que les entreprises dans lesquelles l'Etat est actionnaire soient exemplaires ».

Les préconisations de la direction et du gouvernement nous paraissent bien tardives, à l'UFCM-CGT pour détecter, soigner et surtout guérir des cadres en situations bien précaires.

Dans le même processus de déclin et de précarisation s'inscrit l'Espace Mobilité Emploi où règnent l'incertitude permanente, les changements de postes trop fréquents, la non-lisibilité à plus de trois mois, les postes non pérennes, les missions temporaires : « la machine à broyer du cadre » est lancée. Alors que l'expérience acquise, dans les autres ex-entreprises publiques, devrait nous permettre de faire face, sereinement, aux problématiques des restructurations. Il est inacceptable de présenter des dossiers tel « Belle-Ile » en affirmant que des cadres vont se retrouver sans emploi. La logique de précarité, les salariés en concurrence, les règles de discrimination (malades, salariés moins présents, derniers embauchés ...) les critères prédéfinis ne feront qu'alourdir « la charrette des bannis ».

Le dogme de la mission temporaire ne correspond en rien aux besoins de l'entreprise : il n'aboutit qu'à la perte de compétences et au manque d'implication dans le travail. Nous devons placer l'humain au centre des collectifs de travail ; l'humain n'est pas une ressource banale. Seule cette stratégie peut conduire à un travail de qualité dans des conditions décentes.

Non Monsieur le Directeur, l'égalité de traitement, la solidarité, l'aménagement du territoire, les besoins sociaux et environnementaux en matière de transport ne sont pas des idées du passé, comme le démontrent l'initiative FRET de GEVREY du 19-01 et les assises du FRET en Lorraine à FORBACH le 15 décembre.

Les élus des différentes collectivités nous ont interpellés en demandant des comptes : Quelle est cette stratégie industrielle qui veut financer du FRET à l'international par le biais des régions ? Ils ont compris que les délégations de service Publique sont idéales pour pomper les collectivités locales à l'instar du TER. Les responsables politiques locaux ne payeront pas l'infrastructure et le fonctionnement à l'équilibre, pour le FRET ferroviaire. Le désengagement de l'état doit être clairement établi et endigué. Nous devons stopper cette stratégie suicidaire et arrêter le bras des casseurs du Fret. Non, l'avenir du rail n'est pas la route contrairement à ce que martèle Mr Blayau.

La politique de la terre brûlée n'est pas une solution. Le FRET ferroviaire est un enjeu de société, dont il est un élément structurant.

RFF trouvera toujours un système pour siphonner FRET-SNCF ; ce ne sont pas les redevances et les tarifs pratiqués qui le démentent.

L'organisation de la production ne doit pas être limitée à une notion de produit et de marché ; A ce sujet l'intégration industrielle n'a fait qu'augmenter (16% données CE Fret) le coût moyen par agent .Il est avéré que moins Fret-Sncf transporte plus il perd d'argent.

Livrer aux filiales les compétences de cheminots avant de les remplacer par des salariés hors-statut indique vraiment que les filialisations d'aujourd'hui seront les privatisations de demain. Même avec la loi du marché l'argent public doit servir le service public et le maintien des effectifs.

A l'image du développement durable et de ses bonnes intentions, essayons déjà de satisfaire les besoins des populations en matière d'aménagement du territoire, de réponse aux besoins en situation perturbée, et imposons d'autres choix stratégiques plus en rapport avec l'intérêt général. Le développement et l'avenir de notre entreprise passe d'abord par le service public.

La délégation UFCM-CGT

### **PRINCIPALES QUESTIONS DES DIFFERENTES DELEGATIONS :**

**1/La délégation UFCM-CGT demande quels sont les critères qui déterminent le/choix des 3 derniers sites nationaux qui trieraient à la gravité.**

#### **Réponse de la direction :**

Les critères de choix d'un site de manœuvre à plat ou de tri à la gravité reposent sur sa capacité à traiter au mieux les volumes confiés et sont donc :

- ✓ son positionnement géographique des sites par rapport à la future zone de chalandise (localisation des clients),
  - ✓ ses capacités techniques du site : configuration des infrastructures (taille des faisceaux,...), facilité d'exploitation et d'accès, équipement des sites,
  - ✓ sa capacité de production potentielle au regard des volumes cibles identifiés à date,
  - ✓ sa performance (coûts d'exploitation, ponctualité départ, ...
- Cela nous conduit assez naturellement à retenir Sibelin et Woippy. Pour la région parisienne, l'étude est en cours et la décision sera prise probablement dans le courant du premier semestre 2010.

#### **Commentaires de l'UFCM-CGT:**

Sur les 4 critères cités ci-dessus, le triage de Gevrey est devant Sibelin, cela démontre que les choix politiques ont devancés les choix économiques.

**2/Carrières du Morvan. La délégation UFCM-CGT demande quelles sont les modalités de l'accord RFF-EIFFAGE-VFLI pour la rénovation et l'exploitation de 40km de voie ferrée dans le Morvan.**

#### **Réponse de la direction :**

Ligne Corbigny - Cercy la Tour

Cette question se réfère au projet de création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité sur cette ligne. La société CFR (Compagnie Ferroviaire Régionale) à l'intention d'exploiter cette ligne de 40 Km, entre Corbigny et Cercy-la-Tour, au profit de 2 clients carriers, EIFFAGE et LAFARGE

Au niveau de l'entretien du réseau, une convention de gestion d'une durée de 15 ans à été signée avec RFF, confiant l'entretien de cette ligne à CFR.

La date de commencement de l'exploitation n'est pas fixée, mais pourrait être au cours du 1er semestre 2010.

**Commentaires de l'UFCM-CGT:**

Ces trafics étaient effectués par Fret SNCF, puis par VFLI, mais avec les engagements de développer les trafics fret non SNCF, ceux-ci seront effectués par des OFP, dans lequel on retrouvera des cheminots contraints d'y travailler ou de devoir quitter leur domicile.

**3/La délégation UFCM-CGT demande combien de cadres font partie d'Espace Mobilité Emploi? Combien de missions et de postes sont à pourvoir?**

**Réponses de la direction :**

Le vecteur mobilité, qui devait initialement cesser d'être au 31 décembre 2009, a été prolongé de deux mois. Ensuite, ce sera l'EDC (Espace Développement Cadres) qui prendra en compte les cadres sans emploi, au niveau national. A ce jour, il y a deux cadres inscrits.

**Commentaires de l'UFCM-CGT:**

La direction s'en tire à bon compte (9 mois de salaires par cadre) pour liquider le FRET .

Avec la mise en place de gestion par Pole d'activité, les maitrises et cadres vont subir de plein fouet la politique qu'on leur demande de mettre en place. Les cadres vertueux ,selon l'ex-président Nadal sont les cadres capables de mener une politique quitte à ce qu'elle supprime leur poste. Ceux du projet « belle- île » ont ouvert la voie, 90 d'entre eux n'ont plus de poste à ce jour.

**4/La délégation UFCM-CGT demande où en est le travail de la commission de suivi de la DFEST sur le projet « Belle-Ile »**

**Réponse de la direction :**

La commission de suivi de projet s'est tenue le 20 janvier dernier. Une présentation générale des projets Belle Ile et Autochem a été faite par le Directeur Fret Est.

Plus précisément, concernant Belle Ile, les explications portaient sur les différentes étapes entre la mise en place de la plateforme de Woippy au 1er avril prochain et son rattachement à Belle Ile prévu en fin d'année.

**Commentaires de l'UFCM-CGT:**

La CGT a pris position de ne pas se rendre à ces commissions de suivi de mise en place du schéma directeur de fret. Ces réunions sont non statutaires et ne respectent pas la représentativité des OS. Elles ne servent que de baromètre à la Direction pour gérer la casse humaine de ses projets afin de se donner bonne conscience, le tout sous couvert de dialogue social. Ce que les cadres de FRET-SNCF ont besoin, ce n'est pas d'une thérapie de groupe mais bien une autre politique en matière de transport de marchandise ferroviaire.

**5/Dans le cadre des projets de rénovation du Fret et de la perte de 60%du wagon isolé , les collectivités territoriales ne s'investiront pas (ou peu) dans des projets internationaux alors qu'elles vont être sollicitées pour effectuer le transfert modal du fer à la route, .la délégation UFCM-CGT demande quels arguments la direction entend-elle défendre face à ce report modal et au désengagement du fer pour les transports nationaux .**

**Réponse de la direction :**

Des discussions sont engagées sur le sujet avec des clients importants (GEFCO, Arcelor, ...).

A ce stade, il n'y a pas de réactions vives de leur part.

**Commentaires de l'UFCM-CGT:**

La présentation de multilots /multiclients aux principaux chargeurs démontre la volonté de la direction d'abandonner le wagon isolé, mais pas la volonté des chargeurs d'arrêter de travailler avec FRET- SNCF.

Les transporteurs nationaux sont satisfaits des prestations de FRET- SNCF, on comprend mieux pourquoi ils ne sont pas pressés de changer leur mode d'acheminement, ne risquant pas ainsi d'avoir de répercussion sur leur production. Pour preuves, le nombre de chargeurs qui ont été échaudé par ECR ou Veolia et qui sont revenus travailler avec FRET-SNCF.

**6/Les assises du FRET en LORRAINE ont convaincus les participants du désengagement de l'état du monde ferroviaire, l'UFCM-CGT demande si la direction a mesuré, sur les collectivités locales, le choix suicidaire pour le groupe SNCF, de l'abandon partiel du wagon isolé?**

**Réponse de la direction**

Voir la réponse à la question N5

**Commentaires de l'UFCM-CGT:**

**Selon la direction le Service public n'est pas présent dans le fret ferroviaire , l'UFCM-CGT s'est positionnée à l'inverse et demande que l'argent public soit affecté au service public et le wagon isolé en fait partie .La succion par RFF du wagon isolé ne doit pas être le prétexte pour s'en séparer mais plutôt devrait faire réfléchir la Direction au « bien-fondé »de la politique de RFF qui n'est pas en mal d'imagination.**

**7/La délégation UNSA-Cheminots désire connaître le nombre de Cadres prolongeant leur activité au-delà de 55 ans ainsi que les agents ayant fait valoir leur droit du 01/04/2010 au 31/03/2011.**

**Réponse de la direction**

19 cadres prolongent leur activité au-delà de 55 ans.  
Demandes fermes de départ en retraite : 6.

**8/La délégation UNSA-Cheminots souhaite une information sur les réflexions menées par l'entreprise sur la portabilité des droits du statut dans le cas d'utilisation des cheminots dans le groupe.**

## Réponse de la direction

Les éléments communiqués lors de la table ronde emploi de fin octobre indiquaient que les agents ne changent pas de statut et restent sous contrat de travail SNCF. L'agent est mis à disposition et conserve les droits individuels attachés à sa qualité de salarié SNCF (protection sociale, retraite, notation ...). L'agent est payé par la SNCF et continue de percevoir sa rémunération principale. Le salarié est placé sous l'autorité de l'organisme d'accueil en ce qui concerne les conditions d'exécution du travail (hygiène, sécurité, durée du travail, congés, formation). L'agent peut réintégrer la SNCF.

**9/La délégation UNSA-Cheminots demande quelles sont les études de ré-internalisation en cours actuellement ? Quelles sont les conclusions de ces études ? Quelles suites concrètes l'entreprise compte-elle donner ?**

## Réponse de la direction

La première expérience de ré internalisation débute le 01/02/2010 avec la reprise par la SNCF du service de navette entre Metz-Sablou et Woippy actuellement réalisé par la société SCHIDLER. Cette reprise permet concrètement la création de 5 postes de conducteurs.

Une étude est en cours sur la faisabilité de ré-internaliser le transport du courrier sur la région.

La délégation UFCM-CGT : JOUILLE vincent (escale fret Perrigny)  
QUAIA charles (DFEST Nancy)

