

dents impliquant des Transports Exceptionnels. Nous sommes bien là face à un manque de formation envers des procédures TE qui sont devenues très complexes ces dernières années.

Certes, l'effectif de Fret a chuté de 13%, mais c'est sans commune mesure avec les 40% de formations perdues sur la même période. Bien sûr, les recrutements ont été extrêmement faibles, donc les besoins en formations initiales également. Bien sûr, les examens et concours de maîtrises et cadres ont été reportés aux calendes grecques, ôtant par là même des espoirs de promotions à une partie de la population cheminote. Pourtant, dans le même temps, de nombreuses formations ont été réalisées pour l'utilisation des nouveaux outils tels que SWING, RUS, NOMADE... Cela veut dire que l'entreprise a fait le choix de formations immédiatement rentables et exploitables, à l'exclusion de toutes les autres.

La baisse de l'effectif n'est pas la seule responsable de la baisse des formations. Lorsque l'on détaille le taux de réalisation des EIF, on constate une réalisation au deux tiers de ce qui devrait être fait. Les refus d'agents ne suffisent pas à expliquer ce phénomène, sauf à admettre que tous les conducteurs proches de la retraite ont été versés à Combi Express.

La formation est certes une charge, mais avant tout un investissement. Or, si certains investissements doivent amener une plus value à court terme, d'autres le font sur le long terme. Les langues sont l'un des parents pauvres de la formation, ce qui, pour une entreprise qui se veut leader en Europe, semble un peu contradictoire. Autre exemple, le Service Après Vente, représente 0,62% du volume de formation. Quand on sait que le but premier du SAV est de préserver les intérêts économiques de l'entreprise, on peut légitimement se poser des questions !

Bilan Formation 2010 :

FO constate, une fois de plus, que la formation est une variable d'ajustement économique pour FRET, comme d'ailleurs dans le reste de l'Entreprise. Grand est l'écart qui sépare les prévisions de formations budgétées en 2009 et celles réalisées en 2010. Si la crise, derrière laquelle se retranche la Direction, est effectivement une cause de la baisse des formations, elle ne peut tout expliquer à elle seule. La quasi-nullité des embauches ayant ramené à presque rien les formations initiales « premier emploi », la baisse du nombre de cheminots du FRET, le report d'un grand nombre de formations dans le cadre du DIF etc.... sont autant de motifs de cette baisse. C'est moins de 60% des heures budgétées qui ont été réalisées. Ces 60% n'ont concerné que les formations indispensables au fonctionnement de l'activité, notamment du fait des nouveaux outils informatiques et des nouveaux processus de travail.



<http://unacfo.free.fr/fretforceouvriere> ♦ force.ouvriere-fret@orange.fr

Un wagon d'inF**Ormations**

Juin 2011

Déclaration FO au CE FRET du 31 mai 2011

Madame la Présidente

Vous informez aujourd'hui ce Comité d'Etablissement sur le projet de création de la DF « SOL&RAIL ». A première vue, cette nouvelle DF serait la copie quasi conforme de celle dite « AUTOCHEM », tant dans les buts que dans les structures.

Sur le dossier de présentation lui-même : Si l'organisation, la commercialisation, la production ...etc. sont décrites avec force détails, l'aspect social de ce regroupement n'est même pas effleuré. S'il y est fait mention du RH 910, cela implique bien des reclassements et de la mobilité. Quels postes sont impactés, combien de cheminots, d'où et vers où...

C'est cet aspect là qui est le premier chef de préoccupation des OS. C'est pourtant celui que vous n'abordez pas. Lors du précédent CE, nous étions déjà restés car nous avons de nombreuses questions à vous poser sur l'aspect social d'AUTOCHEM et les moins cinquante postes afférents à cette restructuration. Sur SOL&RAIL, rien : Pas un mot, pas un chiffre. A combien faut-il nous attendre : -10 ? -100 ? - 500 ? Sur une vingtaine de pages sont décrites les futures entités et organisations, ce qui ne nous permet cependant pas d'apprécier leur efficacité future par rapport à l'existant. Les reclassements et la mobilité sont traités en vingt lignes.

Encore un exemple de conception du dialogue social qui nous oppose.

Nous attendons donc de votre part que cet aspect soit traité de façon complète et sérieuse. Dans cette information, vous détaillez donc en vingt lignes le futur processus d'accompagnement de la mobilité. Sur le papier, vous respectez les règles, sur le terrain, il en va tout autrement. Par exemple, sur la fermeture du dépôt d'Amiens : Celui-ci a été rattaché au Bourget suite à la perte du trafic des carrières de la Vallée Heureuse, soit environ 60% de la charge d'Amiens. Il y a un mois, les collègues apprenaient par un mail de leur DPX, que le site allait définitivement fermer pour la mi juin. Malgré un groupe de travail sur le sujet, aucun entretien, qu'il soit exploratoire ou d'orientation, n'a été fait, ni aucune proposition sérieuse faite aux 17 conducteurs restants sur site. Nous sommes à moins de deux semaines de la fermeture, la présentation en CHSCT n'est pas faite, les agents ne sont pas consultés. Comme à Cerbère, comme dans de nombreux autres sites, le chemin est long de la théorie à la pratique. Les élus, tant locaux que nationaux, se doivent d'être informés des restructurations que vous faites, même si le gigantisme territorial des instances vous rend la tâche difficile, car ce gigantisme est de votre fait et non du notre.

Compte Rendu: Comité d'Etablissement du 31 mai

SOL&RAIL et AUTOCHEM :

La Direction informait les élus sur le projet de création de ces deux entités. L'une, AUTOCHEM, serait le produit du regroupement des DF Est et Sud Est, ainsi que du Pôle d'Activité Auto-PGC-PCM. Sur le même modèle, SOL&RAIL serait, également à l'automne, le regroupement en une seule entité des DF Atlantique et Normandie Ile de France et du Pôle d'Activité APC (Agriculture, Produits de Carrières). Selon la Direction, ces deux créations (car les deux montages ont un schéma identique) ont pour but de rapprocher commercialisation et production. Elles ont également pour vocation de produire et vendre du transport d'un segment de marché sur le territoire même, où ce segment est majoritairement présent. SOL&RAIL couvrira donc tout l'ouest et le centre nord de la France, où sont les grands céréaliers et les clients des carrières (Ile de France), les vendeurs « grands comptes » étant ainsi proches des lieux de décisions des clients. Les deux tiers des trains massifs produits par FRET sont origine/destination de céréaliers ou des carrières et de leurs clients. Pour la Direction, cette nouvelle DF répond à une logique géographique.

A quelques mois de leur création officielle, la Direction sait (et dit) que ce sera – 50 postes pour AUTOCHEM et sait (mais ne dit rien) pour SOL&RAIL. Malgré plusieurs interventions de FO pour connaître au moins un ordre d'idée, la réponse est toujours la même : « Trop tôt ! » Nous estimons cependant qu'étant à quelques mois de leurs mises en place et les organigrammes étant quasi définis, la Direction était en capacité de nous fournir au minimum une fourchette haute et basse des suppressions. L'information sur AUTOCHEM était la deuxième après celle du 5 mai, et nous espérions des précisions relatives aux questions que nous avons posées ce jour là au pilote du projet, Monsieur Jean ROUCHE. Nous n'avons obtenu que des redites de la première, sans aucun élément nouveau. Sur la pertinence économique du sujet, nous ne pouvons pas non plus nous prononcer car aucun chiffre n'est fourni. FO, mais aussi toutes les OS, a demandé que les chiffres soient fournis à la Commission Economique du CE, afin que celle-ci puisse travailler et nous éclairer sereinement sur ce dossier. FO suivra de près ces deux dossiers et ne manquera pas d'informer les cheminots dans les comptes rendus à venir.

Rapport d'expertise sur les comptes clos 2010 :

Le cabinet SECAFI avait été mandaté par le CE pour lui fournir une expertise sur les comptes de FRET pour l'année 2010. Ce document a été présenté aux élus et à la Direction. Quelques constats et chiffres généraux : Les effets d'une reprise économique ont commencé à se faire ressentir, mais FRET n'en a pas bénéficié, ni d'ailleurs ses concurrents ferroviaires. Le report s'est principalement fait sur la route. Un gros effort de réduction de la dette de FRET a été réalisé en 2010. A l'horizon 2015 la croissance de l'activité serait de l'ordre de 35% et celle des effectifs de l'ordre de 40%.

Cet effort n'assainit cependant pas la situation financière, loin de là. Il concerne, pour une grosse partie, les réductions de personnel, avec un point de sortie à fin décembre de 9599 agents (11141 fin 2009). Ces suppressions de postes ont permis d'économiser 73 millions d'euros sur l'année. L'économie sur les coûts outils (locomotives, wagons...) a été de l'ordre de 10%, soit 38 M d'€. La réduction des autres charges/péages, coût de l'énergie de la traction s'avère plus difficile à réaliser. Les 400 et quelques millions d'euros de dette s'ajoutent donc à celle cumulée depuis des années (2,5 milliards d'€) et qui représente 30% de la dette totale de la SNCF. Les réductions tant répétées que drastiques de l'appareil de production et la montée en puissance de MLMC font que 220 000 wagons isolés ont été transportés par FRET en 2010 alors que le chiffre était encore de 700 000 en 2007.

Déclaration Bilan Formation 2010

Une ancienne Directrice RH de Fret disait, il y a quelques années, que le volume des formations était directement proportionnel à celui du chiffre d'affaire. Le bilan 2010 n'aura malheureusement pas échappé à cette coutume, si ce n'est que le pourcentage de formations réalisées baisse plus vite que le chiffre d'affaire. Si ce pourcentage baisse plus vite, ce n'est en aucun cas par manque de besoins de formation, mais par des mesures volontaires d'économie. Par exemple, la réponse à la question 7 de l'ordre du jour sur les principaux incidents Fret, n'indique pas moins de 14 inci-