

CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE
NOUS, ON LA DÉFEND !UNSA
ferroviaireSud
RailCfdt: FGTE
CHEMINOTSCheminots
FO

DÉCLARATION

Montreuil, le 11 avril 2018

PLÉNIÈRE DU CE FRET EXTRAORDINAIRE DU 30 MARS 2018

CONSULTATION AUTOCHEM 2

Monsieur le Président,

Une Consultation du CE FRET sur le projet Autochem 2 de la DFAC est présentée ce jour.

Le projet nommé Autochem 2 viendrait donc après l'Autochem 1. Curieusement, rien de ce précédent projet n'avait été présenté aux élus du CE FRET. N'y a-t-il donc rien eu en termes de réorganisations depuis la création de DFAC ? Autochem 2 ne traduit-t-il pas l'échec des 10 années passées où chaque réorganisation, chaque suppression de poste s'est réalisée au nom de la compétitivité, de la performance, de la modernité ? Nous observons que des réorganisations ont été faites, ou sont en train d'être finalisées, sans que le CE Fret n'en ait jamais été informé ni consulté. Le casting des postes à pourvoir est pourtant bouclé depuis des mois, des notations correspondant au grade de ces postes viennent d'être attribuées.

Déclinaison de Défi sur le périmètre Autochem, cette réorganisation managériale s'inscrit pleinement dans le plan triennal, ce dernier n'apportant aucune rupture à la politique appliquée par FRET SNCF depuis 10 ans, sauf à s'apercevoir qu'éloigner des zones de dessertes et délocaliser les services conception sur le siège de la DFAC était une erreur. De même pour essayer de capter du trafic, vous rétro pédalez afin d'augmenter sensiblement nos volumes par un « retour déguisé » du wagon isolé (gestion capacitaire).

Ainsi les principaux axes Qualité de service / Prix / Gestion Capacitaire viennent percuter les mécanismes mis en place pour les atteindre.

La Qualité de service est dégradée du fait, en grande partie, de la contrition continue de nos ressources. Nous payons actuellement 36 Millions d'€ de pénalités, dont 8 Millions pour la seule DFAC. Cette situation ne sera pas améliorée, car même si aujourd'hui on nous consulte sur un nouveau process managérial, la suppression de nos ressources continue. Autochem 2, d'ailleurs, n'y déroge pas en supprimant au passage 27 emplois. Il est à noter que ces 8 Millions d'€ de pénalité dus à la non qualité de service correspondent au coût financier des agents à l'EIM de la DFAC (le coût social n'étant pas évaluable).

Il en est de même pour l'amélioration tarifaire qui ne s'appuie que très peu sur l'augmentation de nos volumes. La grande trouvaille sur ce sujet, résidant dans l'optimisation de nos gestions capacitaires, en fait un retour du wagon isolé par adjonction de coupon, mais avec moitié moins d'effectifs, des triages et voies de services en piteux état. Là aussi, comme le plan triennal, rien de concret n'est annoncé sur les zones géographiques prioritaires accompagnées d'un hypothétique calendrier sur la réalisation de travaux. Même si le sujet de la consultation n'est pas en rapport direct avec cela, le nouveau modèle managérial, présenté comme un levier principal d'amélioration de qualité et de développement, ne peut se concrétiser sans moyens adéquats.

Sans rentrer dans le détail du contenu de cette réorganisation, bien engagée voire finalisée, plusieurs questions viennent amplifier notre scepticisme :

Quels sont les objectifs sous-jacents à cette réorganisation, au-delà de la profusion des termes d'entreprise, des concepts abstraits, de la novlangue managériale ?

En quoi cette réorganisation est-elle de nature à relancer l'activité ? Le projet cible, très précisément l'objectif de 333,7 M€ de CA à atteindre, sans démonstration théorique afin d'y arriver, sans que l'on n'identifie vraiment les clés de passage entre la réorganisation et le plan d'actions commerciales ?

Plus largement, cette organisation est-elle engagée pour accentuer la baisse des coûts ou pour reconquérir des trafics ?

L'amélioration de la qualité, de l'activité et l'optimisation des capacités des trains sont autant d'éléments vantés pour argumenter de ce nouveau schéma organisationnel. C'est très précis.

Mais la précision dans les ambitions ne se traduit que très partiellement dans les informations transmises à ce jour.

Malgré nos demandes lors de l'information au CE FRET et à la Commission Économique sur ce projet, et sauf erreur de notre part, de tableau CO/ED avant et après le projet. Des réorganisations des services RH seront effectuées sans qu'on nous précise comment, leurs déclinaisons sur les unités restent pour l'heure assez floues.

Nous avons demandé que nous soit communiquée dans le projet global et de façon synthétique la liste des postes supprimés, seuls sont identifiés les postes créés. Pour s'en instruire, il nous faut éplucher les dossiers CHSCT.

Après avoir constaté la fermeture des agences commerciales, nous n'avons pas saisi, au travers du projet présenté, le rôle que joueront les commerciaux, quel lien avec le RTA (Responsable Territoriaux d'Affaire) ? Les postes créés sont identifiés dans le document fourni mais pas ceux supprimés.

Le fil conducteur est de rapprocher les tâches de la conception, l'ingénierie à la production pour coller aux réalités du terrain et répondre aux besoins des clients en termes de sécurité et qualité. Toute décentralisation des tâches devrait, à l'inverse d'une centralisation, engendrer des ressources supplémentaires ; pas pour la DFAC, car nous déplorons une saignée importante sur les emplois supports (-27 personnes).

Avec 100 agents pudiquement appelés par la direction « en transition professionnelle », l'addition des agents sans-emploi va s'alourdir pour cette DF. La souffrance aussi. Quelle est la pertinence économique lorsque 6% des effectifs de la DFAC sont, aujourd'hui, sans emploi ?

Cette réorganisation est donc majeure, des postes vont avoir une charge et des compétences accrues, avec une responsabilisation des agents à tous les niveaux.

Comme à chaque fois, la surcharge de travail et la polyvalence vont se heurter à l'exigence d'un bon niveau de sécurité.

Toutes les formations, à ce jour, ne sont pas effectuées. Aucun plan sur ce sujet ne nous a été fourni.

Nous avons des remontées du terrain nous informant que les agents se forment d'une manière autonome, c'est-à-dire tout seul, sur le tas. Pratique de plus en plus courante avec la déficience d'effectifs.

Le MSC sur la restructuration globale devait être fourni pour apprécier pleinement les effets sur la sécurité, la DFAC a préféré le fragmenter en 3 documents.

Les CHSCT sont informés et consultés sur leur périmètre, ce qui est normal sur la présentation qui doit être faite aux IRP quant à la déclinaison locale du projet, par contre il n'est pas prévu de tenir une ICCHSCT qui réunisse tous les CHSCT concernés sur le territoire de la DFAC. Est-ce un projet global ou un projet par unité et par atelier ? Est-ce que les CHSCT locaux qui sont consultés ont la pertinence de juger une réorganisation touchant tout le territoire ? N'y a-t-il pas une incohérence par rapport aux pratiques des autres DF.

Enfin, le point de crispation principal des élus du CE FRET, déjà signalé lors de l'information, réside dans le fait que l'on nous consulte sur une organisation non finalisée, car pour le Massif Central (MFC) l'évolution reste « à définir ».

Celle-ci devrait être fusionnée, peut-être, en fin d'année avec 2 autres unités déjà fusionnées, suivant l'évolution de nos trafics sur la zone. N'est donc pas indiqué le schéma organisationnel de cette future entité, les postes supprimés ou déplacés, les missions des agents, comment définir un avis sur un projet de réorganisation non finalisé ?

La direction nous ayant indiqué que l'avenir de cette unité reste lié aux AO en cours, par souci d'être acteurs sur un fonctionnement normal de l'instance, nous avons demandé que nous soit présentées les différentes organisations imaginées par la direction de cette unité sur les

différents scénarii résultant des AO. Ceci n'a pas été fait.

Conformément à la dynamique engendrée depuis le mois d'octobre pour améliorer le fonctionnement de cette instance, les élus du CE FRET ne souhaitent pas aller sur une procédure extérieure à FRET SNCF. Par contre, au vu d'une consultation sur un projet non finalisé, qui risque d'impacter gravement l'environnement professionnel, les missions, la vie de famille des agents de MFC, nous demandons le report de cette consultation, afin que celle-ci nous soit présentée finalisée et que nous puissions rendre un avis éclairé.

Si la direction n'entend pas répondre favorablement à cette légitime demande des élus du CE Fret, elle leur rendrait impossible l'expression d'un avis utile et l'ensemble des élus ne pourrait pas, en responsabilité, participer à la consultation.

Nous quitterions donc la salle lors du vote.

Je vous remercie pour votre attention.