



CE FRET - Session du 29 juin 2011

Résultats mensuels, ce que nous avons retenu :

Disons le tout net, les résultats du mois de mai 2011 ne sont pas satisfaisants. Avec un trafic en baisse de 3,5 % en dépit d'une offre quasi stable (+ 0,4 %), notre coefficient de remplissage global perd 2,5 points à 63,0 % et se répartit de la façon suivante :

- Soutes : 61,1 %, soit -1,3 point par rapport à mai 2010
- Cargo : 69,6 %, soit - 4,8 points par rapport à mai 2010

Notre chiffre d'affaires, quant à lui, s'établit à 116,1 millions d'euros, en légère baisse de 1,2 % par rapport à mai 2010, son maintien se réalisant grâce aux recettes liées aux surcharges, qui contribuent pour 30 % du total.

Nos commentaires : Nous avons, une nouvelle fois, exprimé notre profonde inquiétude concernant le contraste de ces résultats, comparés à ceux réalisés par la compétition dont le chef de file est la compagnie Lufthansa (LH).

Sans aucun esprit polémique, nous sommes bien obligés de constater, que mois après mois, LH, pris isolément, i.e. sans ses compagnies satellites (Swiss, Austrian, British Midland, Germanwings, etc.), affiche une santé cargo insolente, avec des progressions moyennes de trafic de l'ordre de 6,0 % par mois. Certes, le marché allemand participe à la réalisation de cette performance ; est-il nécessaire de rappeler que nous en profitons également, puisque le marché germanique constitue le premier marché d'AFC en volume, devant le marché France, avec quelques 168 000 tonnes transportées par le Groupe, en 2010.

Concernant la pertinence de la comparaison, il s'agit de la part du compétiteur que nous sommes, de ne pas se perdre en conjectures sur la façon dont le concurrent LH combine ses atouts et ses facteurs de compétitivité, y compris, lorsque au niveau de son groupe, LH utilise astucieusement, au plan économique, les B.747.4F de sa filiale Aerologic. Rien ne nous interdit de rechercher à combiner les mêmes atouts ! Aucun concurrent, d'ailleurs, ne nous reproche de tirer avantages de la situation géographique exceptionnelle de notre Hub de Roissy, au plan du passage.

Nous notons, enfin, que les perspectives pour juin 2011 ne sont pas bonnes et sans grande visibilité concernant la période de pointe à venir.

Rapport d'activité du 4^{ème} trimestre IATA 2010/2011 / Rapport d'activité annuelle IATA 2010/2011

Les éléments repris dans ces deux rapports ayant déjà été abondamment analysés, nous nous bornerons à relever deux données concernant nos dépenses, d'une part et la QdS, d'autre part. Concernant le premier point, le poste de dépenses qui a enregistré, en valeur absolue, la plus forte baisse, concerne les charges de personnel avec -10479 K€, produisant un ratio CP/CAT à 12 %, en baisse de 4 point par rapport au précédent exercice.

En ce qui concerne la QdS, un point de vigilance accru devra être exercé, au cours de l'exercice, de façon à améliorer notablement le temps d'attente en réception, qui se situe en moyenne à 01h01. Cette durée moyenne concerne principalement la réception sous douane et les véhicules qui sont en attente de déchargement.

Bilans 2010 du CHSCT de CDG et du CHSCT d'Orly

Le taux d'accidents du travail (AT) a atteint, en 2010, un niveau trop élevé eu égard à l'objectif nominal. L'objectif pour 2011 est ambitieux et cherchera à réduire de moitié le nombre d'AT entraînant un arrêt de travail, cet objectif s'inscrivant à travers l'engagement pris dans l'accord triennal 2008-2011. A G1XL, le plan d'action 2011 prévoit, en particulier, une réduction de moitié des AT liés à la conduite des engins. Parallèlement, un renforcement de la démarche QIS et des chantiers 5S, est prévu. Egalement, la construction de locaux de stockage des marchandises dangereuses est engagée afin de contribuer à une meilleure protection de l'environnement.

Au Centre fret d'Orly, cinq accidents du travail avec arrêt ont été recensés, ce qui constitue un résultat en ligne avec les objectifs.

Les "focus terrain" ont été déployés. Ils consistent à dresser localement, à chaque niveau, un diagnostic de la situation et de créer ensuite les outils qui permettent la mise en œuvre d'un plan d'action local. Le Projet Tendance Zéro (PTZ) est un outil qui devrait renforcer l'engagement et la prise de conscience de l'ensemble des salariés de la plate-forme fret d'Orly.

Projet d'attribution du traitement du plombage des camions au prestataire chargé de la sûreté au P3

Le Chef de centre rappelle qu'une inspection européenne ayant révélé, en 2010, une non-conformité au plan de la sûreté, il a été décidé la mise en place, en avril 2011, d'une traçabilité des entrées-sorties au P3 des personnes et des véhicules, prévoyant la présence 24h/24 d'un agent de sûreté de la société SAMSIC assurant également le plombage des véhicules.

Aspects économiques : Sur la sécurisation du P3 : Un agent de sécurité H24, soit 210000 € par an. Selon le Chef de centre, cette prestation réalisée par l'agent SAMSIC n'engendre pas de coût supplémentaire pour AFC. C'est l'agent SAMSIC qui validera le numéro de plomb en SIL. Dans 96 % des cas il n'y a pas de modification à apporter dans l'outil SIL. Le taux de correction reste donc marginal.

Aspects contractuels : Les activités d'agents de sécurité étant assurées par l'entreprise SAMSIC, un avenant au contrat sera établi, prévoyant, à la fois, la sécurisation du P3 et la prestation de plombage.

Vote de la session :

pour : 0 ; contre : 8 (*) ; abstention : 0

(*) : Sous-traitance d'activité

Rapport d'activité 2010 du Médecin du travail du Centre fret de Roissy

Nous observons à travers ce bilan annuel, une baisse des visites médicales systématiques, compensée par une augmentation des visites occasionnelles, surtout du fait des visites de reprise après AT dont on sait que la fréquence est en progression.

Le rapport fait apparaître un renforcement du programme Prados en liaison étroite avec le réseau QSE, la mise en place de défibrillateurs et d'ateliers de familiarisation de leur utilisation, la prévention des risques sanitaires liés aux missions, ainsi que du risque chimique ou encore du risque lié au transport des matières radioactives.

Le plan d'activité définit 3 axes de travail, orientés sur le renforcement de la prévention des lombalgies et des TMS, le bien-être au travail et la prévention cardio-vasculaire.

Les risques psycho-sociaux demeurent un point de vigilance important et la lecture des extraits des résultats de l'observatoire de santé EVREST, nous conduit aux observations suivantes :

Sur la question des contraintes de temps, telles que perçues au Cargo. Cette question fait apparaître un taux de contrainte, élevé, qui pourrait contribuer fortement à l'augmentation observée de l'hypertension artérielle dont les salariés du Cargo sont sujets, dans une proportion d'un peu plus d'un quart pour ceux de 45 ans et plus. Cette constatation était déjà relevée en 2009 et confirme la piste de prévention à suivre. On peut lire dans le rapport que les troubles du sommeil touchent pratiquement 20 % des salariés de moins de 45 ans, et 30 % des 45 ans et plus.

Pour notre part, nous voyons à travers ces résultats, une progression insidieuse d'un mal être au travail lié aux réductions d'effectif et aux nombreuses réorganisations. Pour ce qui concerne les cadres, l'organisation matricielle, dite combinée, des services de la JCT, ne peut être étrangère à ces observations.

Rappelons que le cadre légal prévoit une obligation de résultats dans la préservation de la santé au travail. Mais, au-delà du juridique, quel risque y a-t-il à ce qu'un salarié arrive le premier, reparte le dernier et continue lors de ses loisirs à avancer son travail ? Cette implication au travail se fait au prix d'un surinvestissement et d'un surmenage qui, en particulier chez les cadres, peut conduire aux troubles de la santé, cités plus haut.

Budget 2011 du Comité d'Etablissement Fret

Nous avons qualifié l'exercice budgétaire 2011, auquel s'est livré le nouveau Bureau du CE Fret, d'irresponsable et dénué d'imagination. Comment en effet, accepter un budget faisant ressortir en bas de page, un déficit de 150750 € ?

Les raisons de cette politique sont multiples, avec un premier constat : l'absence de volonté, de la part du Bureau en place, de ne pas vouloir étoffer la gamme de produits et de services offerts par le CE. Que ce soit, notamment, la possibilité pour les salariés du Fret de bénéficier de chèques vacances comme cela se fait au CE du CI DOM où il est possible d'acheter 30 % moins cher, un montant annuel de 300 € de chèque vacances. Cette demande a d'ailleurs fait l'objet d'une motion de la part de l'UNSA à laquelle nous nous sommes associés. Dans le même ordre d'idée, la boutique fait ressortir, d'année en année, un déficit chronique compris entre 40 et 45 000 €. Incontestablement le catalogue commercial de ce point de vente nécessite d'être repensé de manière à en augmenter son chiffre d'affaires qui, en 2011, ne couvrira que très partiellement, à concurrence de 60 %, l'ensemble des charges d'exploitation.

Nous avons proposé d'étudier la possibilité d'utiliser la subvention individuelle (à hauteur de 30 % maximum) pour faire des achats en boutique. Cette suggestion se heurterait, semble-t-il, à la législation vis-à-vis de l'URSSAF car pouvant être considérée, par cette dernière, comme étant un avantage en nature.

Par rapport à la situation extrêmement préoccupante du CCE, nous avons suggéré que soit mis en place un plan de trésorerie pour l'exercice en cours, intégrant les versements attendus en provenance du CCE de façon à ce que ce plan puisse avoir valeur d'engagement moral et financier de la part de l'équipe dirigeante actuelle du CCE.

Selon la Présidente du CE, ce budget qualifié par cette dernière « d'hasardeux », comporte de nombreux aléas à prendre en considération, dont, bien sûr, celui du risque financier lié à la situation économique du CCE, mais aussi, celui du risque de baisse de fréquentation de la cantine par la clientèle extérieure, avec la fin du bail de Kuehne+Nagel.

La Présidente a conclu en annonçant sa décision d'augmenter la subvention des protocoles locaux de 4 %, soit une rentrée supplémentaire de 18000 € ; de quoi contribuer à réduire le déficit financier. Pour autant, nous considérons comme très préoccupant, le fait que les élus du Bureau n'aient pas prévu un Plan d'action intégrant ces facteurs de risques, préférant plutôt s'en tenir à un exercice budgétaire au fil de l'eau comme si rien ne s'était passé depuis novembre 2009, après la démission du Bureau du CCE issu des élections de mars 2007, et les turpitudes qui ont suivi.

Nous avons rappelé, enfin, au Secrétaire général l'engagement pris par le CE OA lors de la session extraordinaire du CCE du vendredi 13 mai, sur l'accord de principe d'un versement direct (sans passer par le CCE) du montant de la subvention de solidarité revenant à chaque CE du sol, à condition d'en exprimer par écrit la demande au Secrétaire du CE OA. Nous comprenons fort bien l'embarra dans lequel se trouve le Bureau du CE Fret qui doit composer avec l'élu CGT, peu enclin à procéder ainsi vis-à-vis de ses camarades, en charge actuellement de la destinée du CCE.

Nous avons, par conséquent, exprimé un vote d'opposition à ce budget 2011 en craignant de ne pouvoir échapper à une période de fortes turbulences.

Résultat du vote :

pour : 5 ; contre : 2 (CFTC, UNSA) ; abstention : 1

Informations diverses

Le tonnage de fret débarqué pour le mois de mai 2011 est de 643T, il était de 406T en mai 2010 et de 190T en mai 2009.

Pour autant, le tonnage de fret non embarqué pour cause de « tension magasin » est à son plus bas niveau (4T), ce qui participe d'une meilleure adéquation de l'effectif à la charge.

Le recours à la MOE est en hausse, à 277 vacations soit 14,5 ETP.

Le trafic des escales de province est en nette progression par rapport à l'an dernier. Mulhouse (+ 43 %), Toulouse (+ 38 %), Bordeaux (+ 26 %), mais baisses significatives de Nice (- 15 %) et Marseille (- 6 %).

Information concernant LES BIGS :

Depuis le 17 mai, l'arrimage à la structure a été suspendu. Les nouvelles règles d'arrimage sont difficiles à appliquer car nos appareils cargo ne possèdent pas de verrous centraux. Une étude est en cours de réalisation afin de savoir dans quelles conditions nous pourrions ajouter ces verrous et quel serait le coût que cela entraînerait.

Point sur les accidents du travail (AT) :

Le nombre d'accidents ayant conduit à un arrêt de travail, a été de 11 dont 8 à G1XL, 2 à ORY et 1 à Lyon.

Les AT liés à la manutention sont en progression de 31 % et ceux concernant la « poussée palette », en hausse de 18 %. Le médecin du travail annonce qu'il sera ajouté un exercice sur la « poussée palette » avec des racks fixes, côté ancien matériel, lors des stages Prados.

Pour mémoire, nous avons enregistré en 2010, 117 AT pour un objectif annuel fixé à 63.

Prochaine session du CE Fret : vendredi 22 juillet 2011

Vos représentants au CE Fret

**Joël BRETAUX - Titulaire - Michel CAGNET Suppléant
Olivier DUTHEIL Représentant syndical**