

« LES POTINS DU FRET N° SPÉCIAL »

SECAFI : Analyse, Synthèse du Questionnaire ADC au FRET !!

Les éléments présentés dans ce document sont les résultats d'un questionnaire adressé aux tractionnaires de FRET SNCF sur une période de mars 2022 à début septembre 2022. 498 répondants (effectif total) ont participé au questionnaire (Tractionnaires TA, TB et contractuels conduite). Pour évaluer le taux de participation, nous avons à disposition plusieurs éléments de représentativité de l'effectif des tractionnaires :

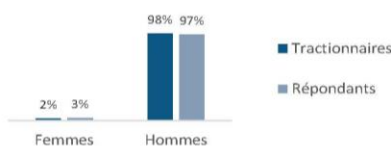
- 1 207 Effectifs Disponibles (TA+TB) chez FRET SNCF au 31 Juillet 2022 :
 - 332,1 TA
 - 874,8 TB

Il y a 1 404 roulants au 31/12/2021 à l'effectif total (soit 1 375 Effectifs Disponibles) et ces données peuvent être réparties par genre, tranche d'âge, d'ancienneté, Usines. Au vu des informations pertinentes sur la typologie de l'effectif, l'échantillon d'effectif total des tractionnaires de référence est donc 1 404 agents. Le CSE en lien avec la CSSCT, a souhaité mettre en place une enquête portant **sur les conditions de travail et la santé des agents de conduite au sein de la SAS FRET SNCF.**

Cette démarche est proposée par les représentants du personnel, et a pour objectif de permettre aux tractionnaires (ADC) de FRET de s'exprimer sur ce qu'ils pensent de leurs conditions de travail, sur les difficultés qu'ils peuvent rencontrer et sur ce qui pourrait être amélioré.

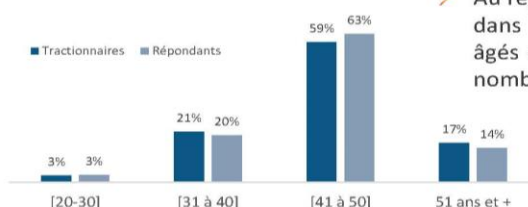
Les réponses à ce questionnaire sont confidentielles et anonymes !!

Répartition par genre de l'effectif et des répondants



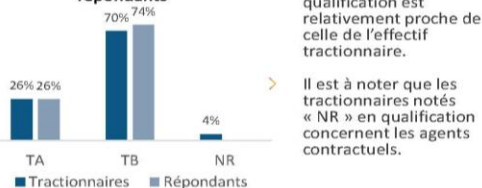
> La moitié des femmes tractionnaires ont répondu au questionnaire (13/26).

Répartition par tranche d'âge de l'effectif et des répondants



> Au regard de leur représentativité dans l'effectif, les tractionnaires âgés de 41 à 50 ans ont été plus nombreux à répondre.

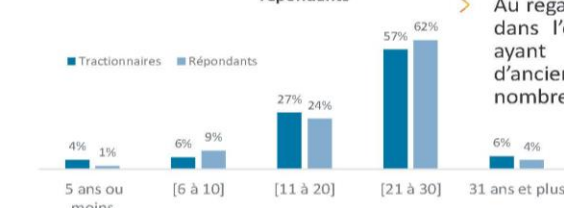
Répartition par qualification de l'effectif et des répondants



> La répartition des participants par qualification est relativement proche de celle de l'effectif tractionnaire.

> Il est à noter que les tractionnaires notés « NR » en qualification concernent les agents contractuels.

Répartition par tranche d'ancienneté de l'effectif et des répondants

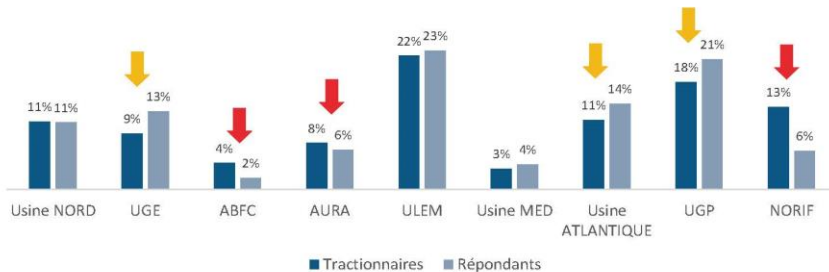


> Au regard de leur représentativité dans l'effectif, les tractionnaires ayant entre 21 et 30 ans d'ancienneté ont été plus nombreux à répondre.



Nous notons tout de même une proportion plus importante de tractionnaires questionnés dans certaines usines, liée notamment aux nombreuses relances !!

Répartition par Usine de l'effectif et des répondants



Point d'éclairage

> Au regard de l'effectif des tractionnaires dans les sites de Thionville, Modane, Sibelin, les tractionnaires y ont été plus nombreux à répondre

➔ Sur trois Usines, les participants ont été en nombre plus important que leur représentativité :

- Grand Est, Atlantique et Grand Parcours.

➔ Trois Usines ont moins :

- Alsace Bourgogne Franche-Comté, Auvergne Rhône-Alpes, Normandie IDF.

> Enfin, trois ont une part des participants relativement proche de la répartition des tractionnaires par Usine.

La charge de travail est considérée comme irrégulière voire trop importante pour 71% des tractionnaires : C'est source importante d'insatisfaction !!

Comment les répondants estiment-ils leur charge de travail ?

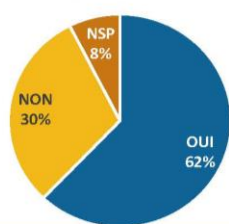
Nombre de réponses - plusieurs réponses possibles



➔ 61% estiment leur charge de travail irrégulière, (soit 303 agents). Ils sont répartis de manière équivalente par rapport à la population des tractionnaires, hormis sur l'Usine Grand Est, où 50 agents estiment leur charge de travail irrégulière, sur 128 agents présents, soit 39%.

➔ Concernant les tractionnaires exprimant une charge de travail trop importante (89 réponses), 37% sont sur l'Usine Grand Parcours, alors que celle-ci concentre 18% de l'effectif tractionnaire de Fret SNCF.

Est-ce que le sujet de la charge vous pose problème ?



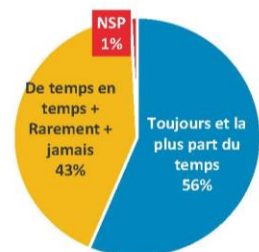
> La « charge de travail » quelle que soit son estimation, est perçue par 62% des tractionnaires comme étant un problème :

- C'est un problème pour 92% des agents qui identifient la charge « trop importante », et 76% qui l'identifient comme irrégulière.
- Par Usine, c'est « un problème » pour 1/3 de l'ensemble des tractionnaires de Grand Est, 30% pour Grand Parcours.



En complément des missions du poste, d'autres tâches viennent s'ajouter à des fréquences variables pour 88% des tractionnaires !!

Estimez-vous avoir le temps pour réaliser vos missions ?



- > Les tractionnaires estiment, en majorité, avoir le temps pour réaliser leurs missions.
- > Ils sont cependant 43% à estimer qu'ils ont le temps de réaliser leurs missions « de temps en temps », « rarement » ou « jamais » :

- 17,5 % ont répondu « rarement » ou « jamais ». Il sont plus nombreux sur Grand Est et Grand-Parcours.

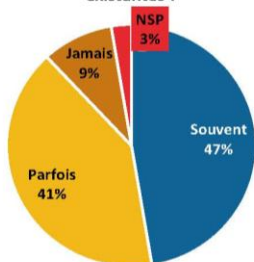
- > De plus, presque la moitié des conducteurs (47%) déclarent réaliser souvent des missions en plus de celles existantes :

- Cela représente 38% des tractionnaires de Grand Est, 20% de Ligne Est Med, 19% d'Atlantique, et 21 % de Grand Parcours (effectif total).

- Ces missions supplémentaires sont principalement :

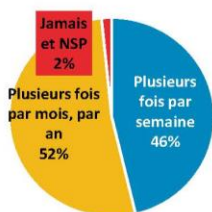
- Appels pour gérer taxis, hôtels, faits par l'ADC, généralement car retard de train, choses imprévues, qui bousculent la journée.
- Recherche d'informations sur les locomotives, les trains, parfois sur la localisation des machines.

Réalisation de missions en plus de celles existantes ?



Les modifications régulières des commandes ont un impact négatif Sur les relations professionnelles !?

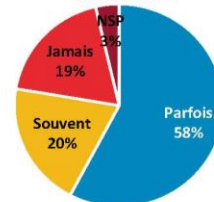
Fréquence des changements de commande ?



Quand ces changements de commande interviennent-ils ?



Ces changements ont-ils des conséquences dans vos relations (tension, altercations, etc...) avec les Gestionnaires de Moyens et les agents des bureaux de commande ?

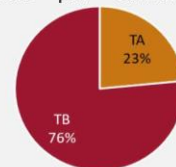


- > Les changements de commande « plusieurs fois par semaine » concernent 46% des participants (soit plus de 16% de l'effectif tractionnaire) :
- > Ces changements de commande interviennent à 54% à la prise de service ou pendant la journée.
- > Cela est de nature à entraîner pour 20% des participants, souvent des tensions et/ou altercations avec les Gestionnaires de Moyens et les agents des bureaux de commandes, et pour 58% « parfois ».
- Par usine, la réponse de « souvent » à cette question concerne plus les tractionnaires de Grand Est, Med et Grand parcours.



Point d'attention

> Les changements de commande « plusieurs fois par mois » et « plusieurs fois par semaine » concernent :



DANS NOS CSE

avec

SudRail



**LES CHEMINOT-ES
D'ABORD !**

SudRail

votez

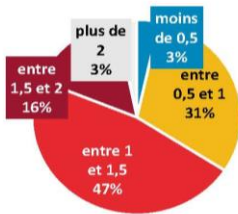
Union
syndicale
Solidaires

SudRail

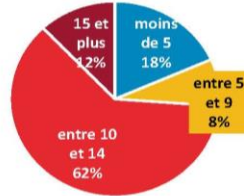


L'activité de Nuit fait partie du travail, mais est une source d'insatisfaction ... Pour la moitié des tractionnaires !?

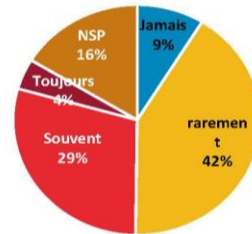
Les taux de nuits (PTN) des roulements (pour les TB)



Combien de périodes englobant une partie de la nuit travaillez-vous par mois ?



Est ce que cela vous convient ?



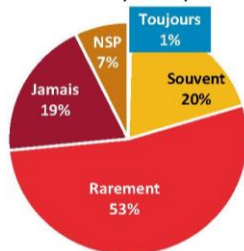
- > Les PTN varient de moins de 0,5 à plus de 2. 62% des conducteurs ont entre 10 et 14 périodes englobant une partie de la nuit par mois.
- > Ces différentes situations sur le travail de nuit ne « conviennent pas » ou « rarement » à plus de la moitié des tractionnaires :
 - Cela représente 19% des tractionnaires de l'Usine Grand Parcours, 20% sur Grand Est, et 24% sur Ligne Est Med et Atlantique.

Pour la majorité des tractionnaires, l'organisation du travail est au service de la productivité, au détriment de la santé des conducteurs : de nouveaux équilibres à trouver !?

Comment estimez-vous l'organisation des derniers changements de service ?



Pensez-vous que tout soit mis en œuvre lors de l'élaboration des roulements pour que les conditions de travail soient acceptables pour les ADC ?



- > Les conducteurs s'expriment sur l'organisation des derniers changements de service. Ils estiment dans leur grande majorité (63%) que cette organisation en place a pour but la recherche de productivité.
- > De plus, ils sont 72% à estimer que tout n'est pas mis en œuvre (jamais ou rarement) lors de l'élaboration des roulements, pour garantir des conditions de travail acceptables par les tractionnaires, ce qui représente 26% des tractionnaires de l'entreprise.
- > Cette situation est plus prégnante sur les Usines de Grand Est, Grand-Parcours et Atlantique.

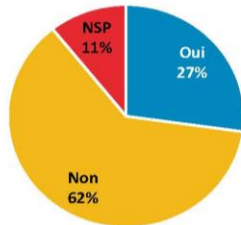
Point d'attention

- > Le questionnaire met en évidence que presque 3 tractionnaires sur 4 considèrent que tout n'est pas mis en œuvre dans l'organisation pour améliorer les conditions de réalisation du travail.
- > Un travail est à mener avec les conducteurs et leurs représentants, en lien avec le médecin du travail, pour prendre en compte les besoins physiques, physiologiques et sociaux dans le cadre de l'élaboration des roulements.

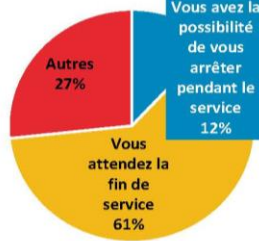


L'organisation actuelle ne permet pas de répondre aux besoins physiologiques : C'est une source importante d'insatisfaction professionnelle !

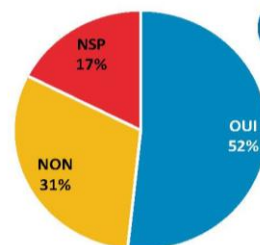
Avez-vous la possibilité de répondre à vos besoins physiologiques au cours de vos journées de service ?



Si NON, comment procédez-vous ?



Cela vous pose-t-il des problèmes ?



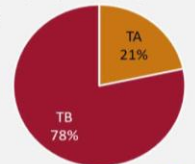
Point d'attention

Quels sont les moyens mis à disposition actuellement par l'entreprise ? Quelles actions envisagées pour améliorer la situation ?

- > Dans leur grande majorité (62%), les tractionnaires expriment le fait qu'ils n'ont pas la possibilité de répondre à leurs besoins physiologiques au cours de leurs journées de service.
- > Ces tractionnaires attendent généralement la fin de service (61%), ou s'arrêtent pendant le service (12%). Ils sont cependant 52% à estimer que cela leur pose problème (sur une base de 480 répondants à cette question ; autrement dit, mêmes des tractionnaires qui ont la possibilité de répondre à leurs besoins physiologiques estiment que cela pose problème).
- > Au global, cela pose problème à 18% des tractionnaires de Fret SNCF :
 - 27% de l'effectif tractionnaire de Grand Est, 24% de Grand Parcours et 19% de l'Usine Atlantique

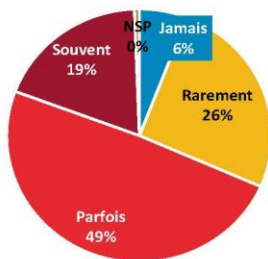
Point d'attention

- > 21% des TA et 78% déclarent « ne pas avoir la possibilité de répondre à leurs besoins physiologiques au cours de la JS :

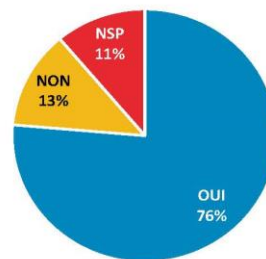


Des systèmes d'alertes existent et sont connus des conducteurs. Pour autant, les difficultés rencontrées perdurent !!

Rencontrez-vous des difficultés pour obtenir vos congés et autres absences ?



Avez-vous la possibilité d'alerter sur une difficulté rencontrée ?

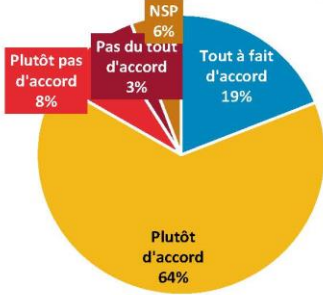


- > 68% des tractionnaires déclarent rencontrer des difficultés « parfois » ou « souvent » pour prendre leurs congés et les autres absences.
- > Ils ont la possibilité d'alerter sur une difficulté rencontrée en très grande majorité (76%), mais ils restent 13% à exprimer le fait qu'ils n'ont pas la possibilité d'alerter sur une difficulté rencontrée.
- > Ces problématiques d'alerte sont plus prégnantes sur les Usines de Grand-Parcours et de Grand Est.

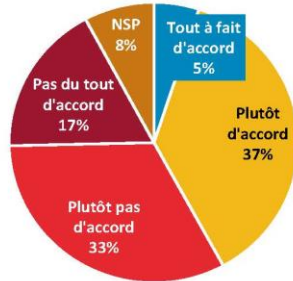


Les collègues sont un soutien important dans le travail pour 83% des tractionnaires, c'est deux fois moins le cas pour la hiérarchie !?

Vous sentez-vous soutenu par vos collègues ?



Vous sentez-vous soutenu par votre hiérarchie ?



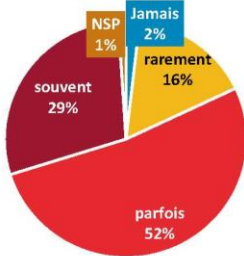
- > À 83%, les tractionnaires expriment le fait d'être soutenu par leurs collègues.
- > Par contre, ils sont beaucoup moins nombreux à se sentir soutenu par leur hiérarchie (42%) :
 - Cela concerne majoritairement les Usines Grand Est, Grand Parcours, et sur Ligne Est Med.
- > Enfin, les tractionnaires précisent que les échanges entre les collègues se font en premier lieu lors des prises et fins de service, ainsi que lors des déplacements professionnels.

Point d'attention

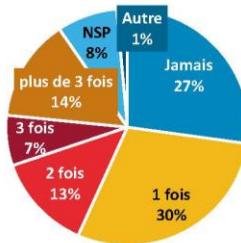
- > Moins d'un tractionnaire sur deux considère la hiérarchie comme un soutien.
- > Comment répondre à l'insatisfaction professionnelle des conducteurs sur leurs relations avec l'encadrement ?
 - Les points de tensions et les irritants sont à relever, à diagnostiquer, afin d'identifier des facteurs d'amélioration.

Des effets sur la santé : Comment l'organisation peut prévenir les risques d'hypovigilance ?

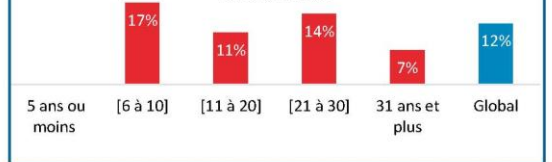
Avez-vous déjà été en hypovigilance (raideur nuque, position instable, yeux qui se ferment, bâillement...) lorsque vous conduisez ?



Avez-vous déjà eu à subir un écart sécurité (DVL, non acquiescement RS, prise en charge par automatisme, etc.) lié à l'hypovigilance ?



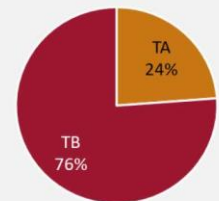
Part des tractionnaires concernés par 2 ou plus écarts de sécurité par tranche d'ancienneté de l'ensemble des tractionnaires



- > L'hypovigilance concerne « souvent » 29% des tractionnaires, et « parfois » 52% d'entre eux.
- > Les écarts de sécurité liés à cette hypovigilance ont été vécus par 64% des tractionnaires, 1 fois ou plus, dont 14% plus de 3 fois.
- > Par ailleurs, si les écarts de conduite subits 2 fois au plus représentent 12% de l'effectif total des tractionnaires, ce ne sont pas les agents ayant le plus d'ancienneté qui sont majoritairement concernés. En effet, les tractionnaires ayant une ancienneté comprise entre 6 et 10 ans sont plus concernés que l'ensemble par un écart de sécurité.

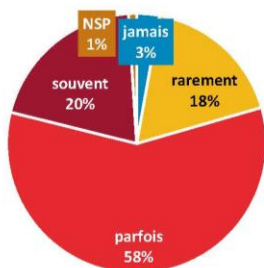
Point d'attention

- > L'hypovigilance concerne :

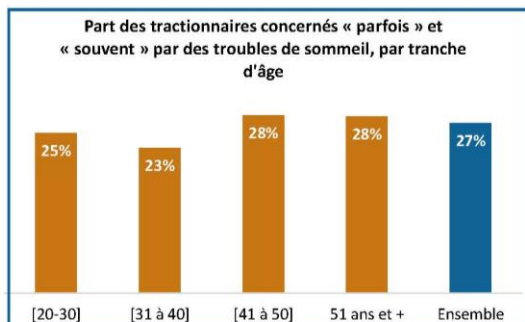
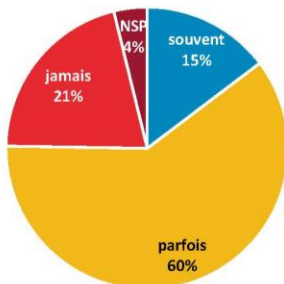


Des effets constatés sur la santé : une fatigue qui s'installe, au travail comme en dehors, avec des impacts sur le sommeil pour 75% des tractionnaires !!

Vous arrive-t-il de prendre votre service en étant fatigué ?



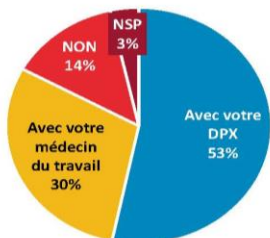
Souffrez-vous de troubles du sommeil ?



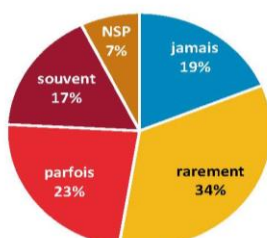
- > 78% expriment le fait de prendre leur service « fatigué », dont 20% souvent. Pour eux, cette fatigue est en premier lieu liée aux horaires de travail, puis à l'équilibre vie professionnelle / vie personnelle.
- > Le questionnaire met également en évidence que les troubles du sommeil concernent souvent ou parfois 75% des tractionnaires, et 74% expriment que c'est en lien avec leur métier.
- > Les troubles du sommeil concernent tous les âges, les agents de 41 ans et plus étant légèrement plus concernés. Cependant les tractionnaires âgés de 20 à 30 ans sont tout de même concernés quant à eux à 25% par des troubles du sommeil.
- > Enfin, les problématiques de concentration sont en grande majorité liées à la gestion des aléas de production, l'enchaînement des journées de travail, et dans une moindre mesure par les sollicitations au cours des journées de services par les services de commandes.

Pour plus de la moitié des tractionnaires, les repos compensateurs ne sont pas suffisants, et n'empêchent pas les impacts sur la santé !?

Thématiques d'hypovigilance, de troubles du sommeil, de concentration abordées ?



Estimez-vous suffisants les repos compensateurs déclenchés par vos horaires de travail ?



> En très grande majorité, les tractionnaires indiquent avoir abordé les thématiques d'hypovigilance, de troubles du sommeil et de concentration.



Notons ici le rôle essentiel du médecin du travail.

> Mais pour 75%, ces échanges n'ont pas donné lieu à des actions améliorant leurs conditions de travail.

> De plus, ils expriment également à 53% le fait que les repos compensateurs déclenchés par leurs horaires de travail sont rarement ou jamais suffisants.



Point d'attention

> Malgré les échanges sur le sujet, avec le médecin du travail ou le DPX, les conducteurs ne voient pas leurs conditions de travail s'améliorer.

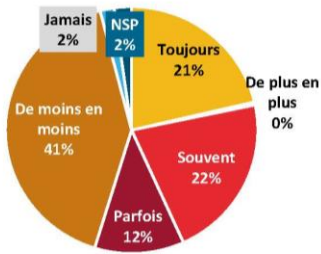
> Les conditions de travail ont avant tout un impact sur la santé des tractionnaires, puis sur leur vie sociale et familiale. Cela se caractérise en premier lieu par de :

- l'irritabilité,
- des troubles de l'humeur,
- des troubles du sommeil,
- une prise de poids,
- des troubles de l'attention.

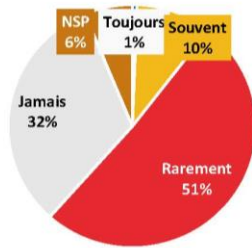


La fierté du métier diminue, le sentiment de reconnaissance aussi, quel que soit l'âge !!

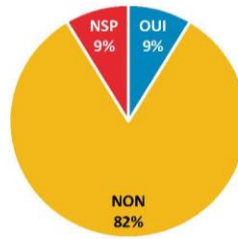
Etes-vous fier de faire ce métier ?



Vous sentez-vous reconnu par votre entreprise ?

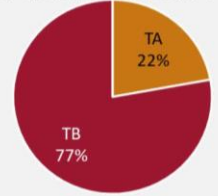


Estimez-vous que votre rémunération soit suffisante pour votre travail ?



Point d'attention

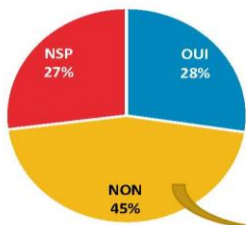
> Je suis de moins en moins fier de faire ce métier :



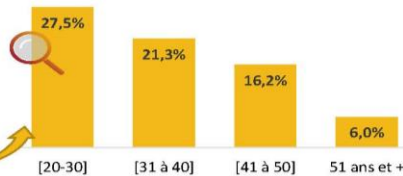
- > Les tractionnaires expriment à 43% le fait d'être toujours ou souvent fier du métier de tractionnaire. Mais 41% expriment le fait qu'ils le sont de moins en moins.
- > La reconnaissance de l'entreprise n'est pas un point positif exprimé : ils sont en effet 83% à exprimer le fait d'être rarement ou jamais reconnu par Fret SNCF, (soit 29% de l'effectif total des tractionnaires de l'entreprise), quel que soit l'âge de l'agent.
 - Par contre le sentiment de non-reconnaissance est plus exprimé chez les agents ayant entre 5 à 10 ans d'ancienneté.
- > Enfin, pour 82% des participants (ce qui représente 30% des tractionnaires de Fret SNCF), la rémunération perçue n'est pas suffisante. Au regard de leur représentativité, les tractionnaires les plus jeunes sont plus nombreux à exprimer cela.

Plus l'agent est jeune, plus il exprime qu'il ne restera pas tractionnaire jusqu'à la retraite : qui conduira les trains demain ?

Pensez-vous rester ADC jusqu'à votre retraite ?

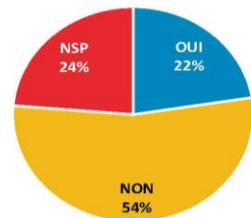


Je ne souhaite pas rester tractionnaire jusqu'à ma retraite (45% des répondants, soit 16% de l'effectif tractionnaire de Fret) - réponse par tranche d'âge



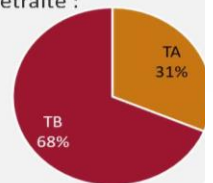
Dans la tranche d'âge [20-30] ans, 1 tractionnaire sur 4 ne souhaite pas rester conducteur jusqu'à la retraite

Avez-vous des souhaits d'évolutions professionnelles au sein de l'entreprise ?



Point d'attention

Je ne souhaite pas faire ce métier jusqu'à la retraite :



- > 45% des tractionnaires ne souhaitent pas exercer leur métier jusqu'à la retraite (ce qui représente 16% de l'effectif total des tractionnaires). D'ailleurs, plus l'agent est jeune, plus il exprime cela (21,3% de l'ensemble des tractionnaires âgés entre 31 et 40 ans ne souhaitent pas exercer leur métier jusqu'à la retraite).
- > Seulement 22% des tractionnaires répondants ont des souhaits d'évolutions professionnelles au sein de Fret SNCF.
- > Si la majorité des répondants n'expriment pas de souhait de changement de carrière, ceux qui le souhaitent, veulent évoluer tout d'abord avec une reconversion en dehors de l'entreprise. Ceux qui veulent rester tractionnaires, le souhaitent autant en dehors du groupe SNCF, que dans le groupe.

Les ADC FRET avec SUD-Rail ont des propositions pour améliorer les conditions de travail !!

- ⇒ De meilleurs roulements avec des journées moins longues et plus régulières,
- ⇒ Des embauches pour remédier à la surcharge de travail,

Enfin le sujet des retraites, reste important pour les tractionnaires dans cette question ouverte !!

Les ADC FRET souhaitent une amélioration de leurs conditions de travail, qui permettraient le maintien en bonne santé tout au long du parcours professionnel, et un équilibre entre la vie personnelle et la vie au travail !!

- ⇒ Limiter les modifications de commandes, en lien avec la réglementation en vigueur, afin de favoriser la régularité des rythmes de travail, et le respect des rythmes biologiques (Les OS précisent qu'une étude sur « les rythmes biologiques de paris Descartes » a déjà été réalisé)
- ⇒ Si des modifications doivent être faites, demander et informer les ADC, ce qui doit passer par un dialogue continu et de confiance (tout en respectant la réglementation),
- ⇒ Limiter les tâches annexes pour les conducteurs, c'est-à-dire renforcer les ressources supports, afin de permettre aux tractionnaires de se recentrer sur ses missions de conduites et de sécurité.



Du 17 au 24 novembre 2022

DANS NOS CSE

ON VOTE

Solidaires
SudRail

Du 17 au 24 novembre 2022

DANS MON CSE

JE VOTE

Solidaires
SudRail



L'amélioration des conditions de travail est aussi un enjeu pour l'attractivité du métier !!

Maintenir et/ou développer l'attractivité du métier passera par :

La reconnaissance du métier avec des besoins exprimés :

- ⇒ de considération et de sens à redonner au métier,
- ⇒ d'écoute et de prise en compte des difficultés exprimées par la mise en place d'actions concrètes,
- ⇒ de proximité entre tous les acteurs d'un même site (CTT, commande, etc.),
- ⇒ d'attractivité salariale, avec une meilleure prise en compte des spécificités des conducteurs de FRET (travail de nuit, train Grand Axe par exemple).

L'amélioration des conditions de travail est aussi un enjeu pour l'attractivité du métier !!
Une amélioration des conditions de travail, tout au long du parcours professionnel, en prévenant les risques d'usure prématurée :

- ⇒ Des roulements équilibrés, des repos réguliers favorisant l'équilibre vie professionnelle/vie privée et le maintien en santé,
- ⇒ Une attention et des dispositifs tout au long de la vie au travail :
 - accompagnement renforcé des nouveaux arrivants,
 - journées de formation réalisées plus régulièrement,
 - prise en compte de la remontée des « irritants »,
 - gestion des fins de carrière avec la mise en place de roulements spécifiques, ainsi que des possibilités de reclassement sur les dernières années en valorisant les compétences du métier d'ADC,
 - parcours professionnels entre FRET et TGV identiques sur tout le territoire, avec la mise en place de passerelles entre activités dans les 2 sens.
 - roulements variés entre Marchandises et Messagerie avec arrêt de la spécialisation à outrance, qui crée de la différenciation entre :
 - ADC.
 - déroulés de carrières de TA vers TB,
 - Etc.

Face aux patrons

JAMAIS SEUL·E !



Du 17 au 24 novembre 2022

DANS MON CSE

JE VOTE

Union syndicale
Solidaires
Sud Rail

