



NUMÉRO : 22

Paris, le 31 mai 2017

Le Bulletin FRET à destination des UR, UAD, SF et militants

Dossier : **Plénière CE Fret – 30 mai 2017** LIMINAIRE UNSA

Réunion : Plénière du CE Fret (Clichy)

Délégation UNSA : : Xavier LEMAIRE, Guillaume VERET, Olivier SOULAT, Bruno MOINE (excusé), Massimo RASTELLI, Christophe BARTOLINI (excusé), Bertrand GAUTHIER (ROS)

Direction : M. LONGEQUEUE (Directeur), M. ICHKANIAN (DRH), M. AUBAGNAC (RS), Mme MAZURIER (adj. RS)

Pièces jointes :

✓



- 4 sujets prévus à l'ordre du jour mais seulement 2 traités sur cette journée :
- Une information de Secrétaire sur le recours à l'emploi intérimaire
- Une information du Président sur le process adaptation / Pré-opérationnel

DECLARATION LIMINAIRE UNSA-Ferroviaire

Monsieur le Président,

Après une campagne électorale d'un niveau digne des grandes série B, **les français ont choisi leur nouveau président en la personne d'Emmanuel Macron. Ils se détermineront les 11 et 18 juin prochains pour lui donner, ou pas, une majorité.**

L'UNSA a été reçue par son équipe de campagne avant l'élection : les signes donnés par cette dernière étaient certes encourageants pour la reprise d'une partie de la dette du réseau (qui nous le rappelons était une promesse de l'ancien locataire de l'Elysée) mais annonciatrice de « compensations » en retour légitimant notre inquiétude. En effet, lors de ces échanges, l'essentiel a été remis en cause (statut de l'entreprise, filialisation...) et **le Fret pourrait être en première ligne. Déjà pilote de l'ouverture à la concurrence (dont on connaît les effets sur l'emploi au sein de Fret et sur l'absence de développement tant escompté du transport de marchandises par fer), Fret pourrait être le pilote d'une filialisation dont nous ne voyons aucune vertu.**

D'autres signaux vont dans ce sens, la fin de la période de « test » où, après avoir été recapitalisé, Fret devait avoir ses comptes à l'équilibre fin 2018. Ce n'est malheureusement pas le cas malgré un gain de productivité significatif demandé aux agents. Un dernier mauvais signe est la baisse constante et continue des effectifs qui donne le sentiment d'arriver à un « seuil » de la masse salariale et de la capacité de produire permettant à terme cette filialisation.

Concernant ce volet, les cheminots de Fret sont victimes de restructurations menées à marche forcée et pas nécessairement de manière pertinente tant du point de vue humain que d'une volonté réelle de développement.

Que dire des fermetures des agences commerciales d'Autochem de Marseille et Bordeaux dont l'annonce est tombée de manière assez brutale vis-à-vis des agents ?

Et quand bien même il restera au 1^{er} septembre une personne présente physiquement sur chacune de ces régions, que dire de la pertinence de se positionner loin de ses clients ? D'autres réorganisations ont eu lieu qui ont engendré des suppressions de plus de 10 postes dans un même service, à croire que ces agents n'avaient pas de travail depuis tout ce temps !!!

Autre sujet d'actualité : **la 2^{ème} phase de la reprise des missions DFCE par Sol et Rail en opérationnel le 2 mai dernier.** D'après la direction, cette reprise clôture et finalise par une simple note la mise en place du CCO PARIS. L'UNSA se pose a priori bien plus de questions que les protagonistes de la direction :

Pourquoi faut-il toucher les manettes V6/M24 ? Un MA100 peut circuler avec les régimes de freins sur V6, avec comme précision que le train freine au FCV sur le BF (bulletin de freinage) ? Qui va les manipuler, et voir s'il y a présence d'agents sédentaires ? Le conducteur les bascule après avoir appliqué ses documents uniquement suite à un incident.

Ceci implique de modifier le BF, recalculer la masse freinée du train, demander un nouveau sillon, effectuer des essais freins...

Pourquoi le texte a-t-il été écrit par un Dpx convoi et pas par le pôle sécurité de Sol et Rail ?

Fret joue encore une fois avec la sécurité, ce n'est pas admissible !

Autre élément d'irritation : **suite à décision a priori en concertation avec le Directeur FRET de Charbon Acier, le Directeur Général Délégué et FRS, se voit transférer les missions du conseiller national chargement sur les produits sidérurgiques ;** il devient pour l'instant le référent sur ces produits. Les questions relatives aux produits sidérurgiques doivent donc lui être transmises.

D'après nos informations, l'animation du réseau des conseillers chargement reste au niveau de FRS qui s'appuie, pour ces produits sidérurgiques, sur le directeur alors que FRS est toujours en recherche d'un CNC.

L'UNSA n'approuve pas cette décision prise unilatéralement sans travail avec les autres DF et surtout sans concertation avec les personnes intéressées. Dès lors nous vous demandons de répondre à ces questions avant de prévoir le sujet en instances :

- comment peut-on faire une telle annonce sans présentation aux instances représentatives du personnel ?
- une étude Game a-elle-été réalisée ?
- une analyse d'impact sur les autres DF a-t-elle été réalisée ?
- quid des produits bois et papier (produit DF SR) ?

- comment DFCA et FRS peuvent imaginer qu'un agent seul peut réaliser des tâches territoriales, nationales et internationales ?
 - comment FRS pourrait-il animer le réseau dans avoir d'expertise sur les produits ?
 - quelle cohérence dans cette organisation lorsqu'un CC d'une DF pilote des sujets de ses produits territoriaux et nationaux en DF, lorsque l'autre CC à FRS le fait sur les autres produits au niveau national ?
 - quelles seront les charges territoriales retenues et abandonnés ?
 - il semblerait qu'on envisage de sous-traiter en externe certaines tâches comme les audits. Comment peut-on le faire sans transmettre des documents internes, tels que nos études de chargements, dont le prestataire pourra se servir pour conseiller d'autres EF ?
- En fonction des tâches retenues sur ce poste à la DFCA, nous demandons un pesage sérieux.

Autre interrogation : **la présentation du « wagon connecté » appelé également par les commerciaux DFCA le « train fret digital »** : il y a quelques jours a été organisée à Pont-à-Mousson une présentation ; celle-ci a fait « pschitt », ça ne fonctionnait pas ! La présentation était destinée à promouvoir le développement pour les autres clients Novacarb / Solvay rames Castines... Du coup, le directeur DFCA aurait demandé aux commerciaux d'attendre un peu...Une bien belle réussite...

Enfin, que penser de **la volonté des directions Fret de supprimer les postes d'accompagnements transverses dans les plateformes pour remonter cette charge de travail vers les sièges, asphyxiant encore plus leurs personnels et laissant sur le carreau nombre d'agents Maîtrises et Cadres de proximité ?**

Monsieur le président, ces organisations sont présentées actuellement par vos équipes de choc (certains auditeurs finalisent des études sans avoir rencontré quiconque !) et il n'est pas question ici de soi-disant groupes de travail DFCA que vous nous concédiez lors de la dernière plénière du CE. En effet, au même moment, un responsable de DFCA annonçait en CODIR que le nom des dirigeants d'ateliers serait donné le 15 juin. Il n'y a pas eu d'offres à la bourse, la consultation en CHSCT étant prévue en septembre. L'UNSA dénonce ce délit d'entrave avéré.

Nous vous laissons imaginer le désarroi des agents de ces sites, prévus dans la charrette qui les amènera à l'EIM. L'UNSA ne croit pas un instant que vous ne soyez pas au courant et vous reproche ce nouveau silence pesant qui n'est pas digne d'une direction responsable.

Compte tenu de ce qui précède, un autre volet nous inquiète : il s'agit **du dialogue social au sein de l'entreprise qui tend à se dégrader**. Des articles de différents journaux commencent à poindre les dysfonctionnements de ce dialogue dont la SNCF se targue d'être « exemplaire ».

L'UNSA a toujours été dans le souci du dialogue social au sein de l'entreprise et de la discussion plutôt que la confrontation. Or, et ce n'est pas la première fois que nous le soulevons, nous nous heurtons de plus en plus à des fins de non-recevoir de la part de dirigeants pour nos demandes qui n'ont jamais vocation à pénaliser l'activité mais bien à trouver des solutions.

Aujourd'hui nous en sommes à refuser des bilatérales ne visant qu'à impliquer les organisations syndicales dans vos projets de productivité sans possibilité de négociations ; si la situation perdure, nous userons d'autres moyens, y compris juridiques, pour apporter les réponses à nos collègues qui font encore suffisamment d'efforts pour permettre à l'entreprise de rester compétitive.

L'UNSA, même s'il lui reste du chemin à parcourir pour devenir représentative au niveau interprofessionnel, a conquis plusieurs grosses branches professionnelles lors des dernières élections. De quoi amplifier son développement, grâce à de nouveaux moyens humains et financiers.

En apparence, la pesée de la représentativité syndicale dans le secteur privé n'a débouché, le 31 mars 2017, que sur un nouveau statu quo, comme en 2013, avec les cinq mêmes confédérations reconnues au niveau interprofessionnel.

En réalité, le fait marquant pourrait être les 5,35 % de suffrages de l'UNSA. Un score encore loin du seuil interprofessionnel de 8 %, certes, mais en hausse de 1,06 point par rapport à 2013, soit la plus forte progression en nombre de suffrages (+ 28,8 %). L'UNSA est désormais représentative dans 86 conventions collectives nationales (CCN) employant 3,3 millions de salariés, contre 1,2 million de salariés en 2013.

Notre organisation est dans une dynamique réelle et s'inscrit durablement dans le paysage syndical, analyse la presse spécialisée et l'objectif 2017 s'est avéré fédérateur pour les militants, pour s'implanter dans les entreprises ou renforcer leur présence. La marque UNSA est porteuse, parce qu'elle a l'attrait d'un syndicalisme différent, qui lui permet de conquérir sa représentativité dans un grand nombre de branches.

A l'heure de « **l'hyper connectivité** », de la **mise en œuvre de l'accord forfait en jours**, de la **négociation du télétravail**, la mesure et la maîtrise de la charge de travail est essentielle. Tout au long de la négociation de l'accord forfait en jours, l'UNSA a revendiqué ce point par courrier du 19 avril 2017 à M. Ambrosini, la commission de suivi et d'action de l'accord permettra de mesurer en temps réel la bonne déclinaison de ce texte dans les Etablissements.

Dans le même esprit, **concernant les négociations en cours sur le télétravail**, nous considérons que les tâches réalisées en télétravail doivent rester celles afférentes à l'emploi de l'agent. Cette disposition doit également rester un choix du salarié et non imposé par l'entreprise.

Pour l'UNSA, l'équilibre entre télétravail et présence au poste doit se faire de manière équilibrée, en ne s'interdisant pas 3 jours de télétravail par semaine. Il revient également à l'entreprise de prendre en charge les coûts inhérents à ce mode de fonctionnement.

Nous nous félicitons toutefois de **l'ouverture de négociations sur un projet d'accord sur le vote électronique**. Les premières bilatérales ont permis d'échanger sur les propositions de la direction. L'UNSA contribuera à ce dossier afin que ce processus sécurisé puisse servir de manière moderne et efficace, la démocratie interne.

Nous mesurons bien que nous sommes dans une période clé de l'évolution du GPF qui s'accélère. Même si certains estiment : « que rien ne doit changer ! », **l'UNSA considère que face aux évolutions qui nous impactent, l'immobilisme serait mortifère pour l'entreprise et les salariés.**

Pour autant, mener le changement est un art difficile, c'est principalement pour cette motivation que nous nous sommes associés au courrier unitaire visant à ouvrir le débat sur les risques psychosociaux aux conséquences parfois dramatiques. Dans un environnement économique et social incertain, le corps social cheminots ne trouve plus de refuge ni de stabilité sur son environnement de travail.

De manière responsable, nous estimons que l'entreprise, la Direction, voire les managers, ne sont pas responsables de tout, pour autant nous considérons également que l'entreprise doit prendre à bras le corps tout événement « malheureux » qu'il convient surtout de ne pas banaliser par quelques chiffres statistiques.

Contrairement à ce que prétendent certains, **les conditions de la mise en application de la généralisation de la concurrence ferroviaire pourraient s'accélérer.** La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat travaille déjà sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. Une première information sera communiquée aux OS le 7 juin. Cela n'augure rien de bon...

Les dispositions et calendriers du quatrième paquet ferroviaire sont connus de tous, dans les querelles syndicales, certaines organisations pourront toujours affirmer que l'ouverture de la concurrence est du fait des syndicats réformistes, et ainsi se dédouaner de toute responsabilité.

Plutôt que d'ignorer le principe de réalité, **l'UNSA préfère anticiper et peser sur les textes législatifs qui ne manqueront pas d'être mis en chantier, en particulier sur les transferts de personnels à statut vers des entreprises à droits privés.**

A trop vouloir se détourner des responsabilités d'organisation syndicale représentative, toutes les conditions dégradant les conditions sociales des salariés du ferroviaire pourraient rapidement se mettre en place.

Les signes gouvernementaux qui nous reviennent n'augurent rien de bon pour le dialogue social dans les entreprises et pour les conditions de travail des salariés, si certaines de ses mesures annoncées sont effectivement adoptées. **L'UNSA restera, dans les mois et années à venir, totalement opposé à la mise en place d'une Délégation Unique du Personnel dans notre Epic.** Les périmètres des instances sont déjà immenses et toute nouvelle atteinte dans le découpage des instances serait perçue comme une régression sociale extrêmement grave.

Nous avons appris que **SNCF, en partenariat avec Ouicar, va louer des voitures de service, avec le double logo, dans de nombreuses gares.** Nous souhaitons savoir si des voitures de notre périmètre Fret qui sont concernées. Si tel est le cas, nous vous indiquons notre désaccord. Dans un contexte de conditions de travail dégradées, les voitures de service doivent rester disponibles et en bon état. Par ailleurs c'est l'image de la SNCF qui sera véhiculée via ces prêts de voiture, sans connaître la déontologie des utilisateurs. Cela pourrait nuire à l'image de notre groupe. Fret est-il concerné ?

Concernant la **mise en place d'ICCHSCT**, l'UNSA vous rappelle que ces instances sont régies par le code du travail et qu'à ce titre, leur fonctionnement doit être respecté. Lorsque les sujets abordés s'appuient sur un dossier solide et négocié, l'UNSA n'aura pas systématiquement recours à l'avis d'un expert. Par contre, lorsque le dossier est nébuleux, imprécis avec des questions qui restent sans réponse, alors, effectivement, le recours à un expert devient pertinent.

Merci de votre attention.

La délégation UNSA-Ferroviaire au CE FRET.