

## CE octobre 2016

# une plénière sans intérêt ?

Alors que la présentation et la consultation portant sur la politique sociale, les conditions de travail et l'emploi allaient constituer le « clou » de cette plénière d'octobre 2016, il nous a fallu déchanter devant la médiocrité des échanges de cette instance automnale.

En effet, les (trop) nombreux « sujets en débat » posés a signifié de longs échanges entre une poignée de leurs élus et les représentants de la DCF. Cette stratégie vide l'instance de tout intérêt, la Direction ayant certainement plus à gagner en rentrant dans ce jeu que d'affronter les vrais sujets. C'est encore le jeu de la patate chaude.

### **Le respect des autres et de soi-même**

SUD Rail (toujours les mêmes) a encore mené des attaques contre la direction mais aussi à notre encontre avec des termes qui ne vont pas nous pousser à être doux dans l'avenir.

Leurs insultes incessantes contre certaines catégories de personnels sont inacceptables. Selon eux nous sommes une « OS de maîtrises et cadres » (tant pis si nous sommes plusieurs à être issus de l'opérationnel qui plus est entrés à la SNCF à la base).

Nous n'oserions JAMAIS employer de tels propos vis à vis de nos collègues quelle que soient leurs catégories sociaux-professionnelles, nous représentons tous les cheminots. La réalité (triste) est là, seulement permise par la Démocratie des urnes mais avec une abstention en croissante inquiétante (30%) marquant un rejet d'un système mortifère.

Dans ce contexte, notre rôle est seulement de vous rendre compte afin que vous sachiez.

## CFHSCT Commune M&T/Transport mouvement

(Commission Fonctionnelle Hygiène Sécurité des conditions de travail)

Rappelons d'abord leurs rôles définis par le RH0614 :

*les CFHSCT s'assurent dans les réponses qu'elles apportent aux questions de leur périmètre, que celles-ci sont cohérentes avec les tâches essentielles des métiers, tels qu'ils sont définis à la nomenclature des métiers (grades définis au dictionnaire des filières selon le RH 0263) en lien avec les Commissions Professionnelles Centrales (CPC)*

Il n'y a pas d'accord actuellement entre l'Entreprise et les OS, mais le dialogue selon l'Entreprise se poursuit, donc à suivre...

A sujet, l'UNSA Ferroviaire revendique le maintien d'une CFHSCT dédiée TM et non

pas commune avec M/T quoi qu'en dise l'Entreprise qui avance un seul point de convergence pour justifier un rapprochement de ces 2 métiers : celui du risque sécurité lié aux travaux et à leurs réalisations. Le principe d'unir nos préoccupations métiers et, en particulier les sujets SECURITE, ne constitue qu'un prétexte car la réalité apportée par la SNCF prouve le contraire sur nombre de sujets où le maître mot est plutôt la SEPARATION !

Si celle-ci veut s'engager sur le sujet, il faut à notre sens qu'elle remette d'abord en cause le dictionnaire des filières quitte à ouvrir la « boîte de pandore » avec les conséquences ad hoc !

### Reportage « Envoyé Spécial » France Télévision du jeudi 29 septembre 2016

Au-delà de la recherche dans le sensationnel, il y a eu de nombreuses désinformations erreurs relevées (comme minimiser le rôle d'un boulon de calage en le comparant à un « petit cadenas »,...)

A l'exception du « temps réel » daté du 30 septembre (signé par les Présidents de SNCF Mobilités, de SNCF Réseau et du directeur général sécurité) et adressé en interne ainsi que du courrier envoyé au directeur de l'information de France Télévision, l'Entreprise a délibérément fait le choix du silence afin d'éviter la surenchère qui selon elle serait pire que le mal ...

C'est une erreur à notre sens, le mal est fait avec une dimension inédite. Certes le reportage n'a fait « que » 3 millions de téléspectateurs mais :

- QUID des autres relais (sociaux, bouche à oreille,...) qui tendent à démultiplier l'impact médiatique ?
- QUID des quelques personnages politiques qui auront vu l'émission et dont le regard sur le ferroviaire sera encore un peu plus erroné faute de transparence de la part d'une Entreprise qui se comporte plus comme une « grande muette » telle l'armée ?
- QUID de l'exploitation politique qui pourrait être faite par les « gentils lobbies » qui s'opposent frontalement à la vieille dame SNCF sur le terrain de la concurrence et qui n'hésiteront pas à pratiquer un peu plus la surenchère en exploitant les déformations médiatisées par certains ?

## Trafic et économie du ferroviaire

Ouverture en 2017 de deux lignes d'intérêt majeur sur la façade Atlantique (LGV Sud Europe Aquitaine et Bretagne) mais avec des activités TER et TET en difficulté. Les coûts croissent et les trafics baissent (effet crise et régularité relative en particulier). Certaines lignes sont en proie avec des difficultés techniques constituées par les passages en zones boisées, en tranchées comme Brive/Aurillac qui a vu la disparition des trains le 21 octobre dernier suite à de nombreux deshunting obligeant de faire circuler les trains sous le régime Catégorie C ... Selon l'Entreprise, c'est de sa responsabilité de maintenir la sécurité et de ne pas mettre en difficulté les agents circulations dans leurs gestes métiers.

Dans le cas contraire ... **on ferme !**

C'est encore nos gentils lobbies (du routier cette fois-ci !) qui font être contents.

D'autres lignes comme dernièrement Grenoble/Vif/Veynes Devoluy et Valence/Livron/Veynes Devoluy voient leur avenir s'assombrir rapidement (2018 et 2019) en l'absence de régénération rapide. Les factures présentées par SNCF Réseau n'offrent que la fourchette haute fortement rébarbative pour les finances des régions concernées (Auvergne/Rhône Alpes et PACA) car intégrant une automatisation dans l'exploitation en sus de la régénération voie ! Le risque est d'isoler économiquement le département des Hautes Alpes avec un véritable plan social du côté du ferroviaire avec plusieurs centaines d'emplois et la disparition de l'un des derniers trains de nuit (Paris/Briançon) pourtant reconnu au titre de l'aménagement du territoire selon le rapport Duron.

Pour l'UNSA Ferroviaire ces « suspensions de trafic » montrent bien l'état inquiétant du réseau ferroviaire Français mais aussi les faiblesses des nombreux matériels roulants achetés par les régions ces dernières années ! La quasi disparition des rames tractées, certes aux coûts d'exploitation plus élevés, a laissé la place à des automoteurs légers (trop ?) prévu pour certains pour circuler sur le VUT en US et non sur du BAL en UM. La réduction du nombre de trains (TET, FRET,...) a aussi engendré une nette dégradation de la surface des rails qui auparavant été littéralement nettoyée par les passages des nombreux convois.

Mais l'essentiel est ailleurs. Ce sont d'abord les éléments comptables qui justifient les fermetures en faisant fi de l'aménagement du territoire pourtant fanfaronné par les élus politiques de tous bords.

Le désenclavement des territoires n'est plus pris en compte.

Les Bus MACRON vont combler les vides avec des coûts, à terme, peut-être bien plus supérieurs que sont annoncés aujourd'hui. Rappelons la prochaine tenue de la COP 22 à Marrakech après celle de Paris au mois de décembre dernier ...

De plus, d'une région à l'autre les analyses financières ne sont pas les mêmes. Une même ligne pourrait être autorisée à être fermée par une AOT alors qu'une autre région voisine pourrait la financer en partie pour la section qui la concerne quitte à installer un butoir pour la délimiter !!!

Y a-t-il un pilote dans l'avion ou plutôt dans le train de la régionalisation ?

Les nouveaux schémas régionaux seront l'occasion d'en débattre rapidement sous peine de nouvelles gabegies financières et d'incompréhensions croissantes de la part des salariés du rail et des citoyens/contribuables ...

En conclusion, les régions, ont des responsabilités élargies avec la loi NOTre, mais il faudra qu'elles s'entendent.

L'UNSA-Ferroviaire, une OS responsable !

Prochain CE le 24 novembre 2016

Pour toutes vos questions ou demandes de renseignements, une adresse :

[unsacecirculation@gmail.com](mailto:unsacecirculation@gmail.com)



## Dettes du ferroviaire

Comment faire pour qu'elle soit soutenable ? L'Entreprise est aussi en pleine d'incertitudes. L'UNSA Ferroviaire condamne l'absence de choix de la part du Gouvernement. Rappelons que les directives Européennes obligent normalement à l'apurement des dettes avant l'introduction de la concurrence.

## Agressions des agents

C'est inacceptable, tous les agents quels qu'ils soient encourrent des risques.

La Direction cherche des solutions pour éviter ce type d'agression.

Pour l'UNSA c'est la désertification qui crée le risque et comme l'Entreprise est dans la fuite en avant en continuant les suppressions d'emplois, le phénomène ne risque pas de s'arrêter !

## Consultation à l'initiative de l'entreprise sur la politique sociale, les conditions de travail et l'emploi, exercice 2015

Une délibération a été lue par le secrétaire du CE et a été votée à l'unanimité des élus CE.

La Direction confirme sa volonté de maintenir la consultation malgré tout. Au moment du vote, les OS sortent de la salle afin de ne pas participer.

Le motif invoqué est celui de la notion de délit d'entrave à la suite de la remise de documents relevant du périmètre SNCF Réseau sans rapport avec le périmètre du métier circulation. La DIREECTE a été saisie afin de confirmer ou non si l'entrave est avérée.

## Accord d'Entreprise se substituant au RH0077 avec introduction de nouveaux roulements à 140/150 et 160 RP. Rôles des commissions paritaires et des CHSCT ?

Sur ce sujet, la Direction nous indique que les commissions paritaires devraient se tenir, mais avec toutes les OS, y compris celles non signataires (?). Pour rappel, la politique contractuelle qui marque notre paysage syndical actuel signifie que seules les OS signataires des accords œuvrent à leur suivi avec l'Entreprise. Inversement, celles qui n'ont pas signé voire qui ont dénoncé se mettent en marge du processus (c'est leur choix). Il convient néanmoins de rappeler que ceux-ci comme leurs adhérents et sympathisants bénéficient des avancées obtenues par lesdits accords. C'est le paradoxe Français qui explique l'extrême faiblesse du syndicalisme Français (11% de salariés Français syndiqués selon le Ministère du Travail)

Pour l'UNSA Ferroviaire, l'irruption des non signataires voire des « contre-tout » dans les commissions paritaires n'est pas dans la norme et augure mal les prochains échanges avec le risque d'y voir un sujet susceptible de tourner au « passionnel » avec l'idéologie en prime !

Les conditions de travail de tous nos collègues méritent certainement une autre approche !

**Nous saurons le faire savoir à qui de droit !**

### Votre RS :

-LABRUE Patrick 06.29.88.90.28  
-DREANO Régine : 06.32.13.92.57

### Vos élus :

- SCHMITT Pascal 06.81.57.04.64  
- BELLORGET Jean Yves 06.01.28.11.38  
- CAPEAU Dominique 06.86.03.44.67  
- CATIAU Bruno 06.37.48.93.65  
- LEROY Adrien 06.38.02.74.87  
- POUYAUD Michel 06.11.65.20.95  
- ADAM Pascal 06.46.43.00.76  
- VALLADE Pierre Henri 06.71.21.14.14



UNSA Ferroviaire, 56 Rue du Faubourg Montmartre  
75009 Paris



Tel : 01.53.21.81.80  
Fax : 01.45.26.46.65



[UNSAACECIRCULATION@gmail.com](mailto:UNSAACECIRCULATION@gmail.com)

[federation@unsa-ferroviaire.org](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)

Intranet : [www.syndicat-sncf.org/os\\_unsa](http://www.syndicat-sncf.org/os_unsa)

Internet : [www.unsa-ferroviaire.org](http://www.unsa-ferroviaire.org)