



NUMÉRO : 25

Paris, le 28 juin 2017

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

Dossier : FRET, CE du 20 juin 2017 – déclaration liminaire

Réunion : plénière du CE Fret (Clichy)

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

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

Titre : CE Fret – Déclaration liminaire UNSA

Pièces jointes :

✓ non



Cette plénière de CE Fret portait 3 sujets à l'ordre du jour :

- le compte rendu de la Commission Emploi formation sur le bilan formation 2016
- la consultation sur le bilan formation 2016
- la consultation sur la situation économique et financière de l'Entreprise

Déclaration UNSA-Ferroviaire

Monsieur le Président,

Le 7 mai dernier, les Français ont élu un nouveau Président de la République. Les Législatives du 18 juin ont renforcé le nouveau gouvernement. Durant la campagne des élections présidentielles, l'UNSA-Ferroviaire a interrogé et fait des propositions à quasiment tous les candidats. Nous avons rencontré les principaux candidats, dont celui qui est maintenant Président. Les échanges que nous avons pu avoir avec les différentes équipes « transport » des candidats n'ont pas dérogé avec les annonces faites lors du débat transports initié par TDIE le 22 mars. Le schéma annoncé pour le transport ferroviaire semble désormais clair.

Le choix retenu de la mise en chantier d'une loi permettant la généralisation de l'ouverture à la concurrence voyageurs sans passer par une expérimentation est désormais la piste la plus probable.

Les concertations sur une proposition de texte sont actuellement menées par les Sénateurs Louis Nègre et Hervé Maurey, certaines organisations syndicales ont répondu favorablement à l'invitation de la réunion de concertation du 7 juin. Sans porter de jugement de valeur, on peut toutefois s'interroger sur l'absence de la première organisation syndicale de l'entreprise à cette réunion.

Il convient de rappeler que l'UNSA s'est toujours positionnée contre l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, non par dogmatisme, mais parce que nous considérons que la multiplication d'opérateurs sur un système guidé complexifie ce mode de transport, notamment sur ses aspects sécuritaires, sans pour autant apporter une plus-value économique avérée. Toutefois, si concurrence il doit y avoir, l'UNSA rappelle qu'elle doit se faire entre Entreprises et non entre les salariés de ces Entreprises. En tant que première organisation syndicale progressiste de la branche, nous affirmons ouvertement notre responsabilité et notre engagement dans les négociations sociales du secteur.

À ce titre, nous considérons qu'il est impératif d'anticiper socialement l'ouverture à la concurrence plutôt que de la subir. Des sujets essentiels, non traités par le quatrième paquet ferroviaire adopté en décembre 2016, restent à l'initiative de la négociation des pays membres. Contrairement à nos voisins allemands, souvent cités en exemple malgré 25 années de concurrence ferroviaire, les aspects sociaux ne sont, à date, toujours pas finalisés.

L'UNSA revendique clairement le traitement des aspects sociaux en amont de toute ouverture à la concurrence !

Il s'agit plus particulièrement de s'interroger sur :

- les conditions de reprise des personnels en cas de perte de marché,
- la portabilité des droits acquis,
- le maintien des conditions du Statut pour les cheminots de l'entreprise historique,
- le cadrage des conditions de retour à la SNCF, s'il y a lieu,
- etc...

Par ailleurs, nos travaux s'inscrivent dans une période où le droit du travail va certainement évoluer. Nous mesurerons rapidement l'impact du maintien de la hiérarchie des normes soutenu par un amendement de l'UNSA lors des concertations préalables à l'adoption de la loi portant réforme du ferroviaire du 4 août 2014.

Face à ces enjeux historiques pour le ferroviaire et les cheminots, l'UNSA prendra ses responsabilités, mais regrette le déni de réalité dont font preuve certaines organisations syndicales.

Nous considérons que les salariés attendent et méritent un dialogue social moderne et de qualité afin de construire un cadre social en adéquation avec le monde contemporain. Les oppositions de principe à tout accord d'entreprise nuisent au final aux conditions de travail des salariés.

Les exemples ne manquent pas, en dénonçant l'accord de modernisation du dialogue social, les opposants à ce texte réduisent le droit syndical et contribuent à l'accélération des réformes du code du travail. Nous ne pouvons que déplorer cette stratégie à créer du mécontentement au seul but de pouvoir le dénoncer ensuite.

Dans le même esprit, nous regrettons l'instrumentalisation à grands coups médiatiques des risques psychosociaux auxquels l'entreprise et les salariés ont à faire face. Sur ce sujet également, nous considérons que le projet d'accord « Qualité de vie au travail » avorté aurait été un levier contributif aux conditions d'emploi des cheminots.

Pour autant, la délégation et la Fédération UNSA a une pensée pour les agents victimes d'accidents du travail graves et mortels, pour les agents touchés par le « **mal-être au travail** » et pour leurs familles. L'UNSA contribuera à faire avancer constructivement les points actés lors du dernier CNHSCT.

Cet état de fait existe bel et bien au sein de Fret SNCF. A ce jour, le mal est profond et il n'existe aucune volonté d'appliquer une véritable politique de prévention en la matière.

Seul dispositif existant, l'Évaluation des Risques Psychosociaux (RPS) peut anticiper et prévenir les cas de « **mal-être au travail** ». Cette évaluation peut être efficace dans ce cas précis à la seule condition d'être menée conformément aux prescriptions prévues au RH00970. La délégation UNSA Ferroviaire souhaiterait rappeler que les RPS sont un risque particulier qu'il faut traiter comme les autres. La délégation pense également qu'ils sont aussi un risque comme les autres qu'il faut traiter de manière particulière.

L'UNSA tient à considérer les RPS comme un risque professionnel à part entière et parmi d'autres, ce qui nous permet d'en tracer les contours en termes de responsabilités et les conséquences en termes d'actions à conduire. Pour l'UNSA, l'évaluation des RPS doit être aujourd'hui au cœur du système de Management.

Nous avons à notre disposition un outil de prévention des RPS qui n'est pas appliqué de manière systématique dans les établissements et dans les conditions prescrites par le RH 00970 pour diverses raisons, et plus particulièrement à cause des impératifs liés à la production. Les enjeux économiques liés aux multiples restructurations de Fret SNCF sont souvent intimement liés à des facteurs aggravants du « mal être au travail ». En effet, dans l'ensemble des Directions Fret, la délégation UNSA constate pour l'année 2016 une recrudescence du nombre de droits d'alerte émis, motivés par des Risques Psychosociaux générés généralement par la mise en place de nouvelles organisations consécutives à des restructurations.

Encore une fois, il est constaté que l'aspect « humain » n'est pas considéré par la direction de Fret SNCF dans ses dossiers de restructuration « à marche forcée ».

Concernant les droits de retrait sur le périmètre de Fret SNCF, la délégation UNSA souhaiterait citer l'article L. 4131-1 du Code du travail :

« le travailleur alerte immédiatement l'employeur de toute situation de travail dont il a un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé ainsi que de toute défectuosité qu'il constate dans les systèmes de protection. Il peut se retirer d'une telle situation.

L'employeur ne peut demander au travailleur qui a fait usage de son droit de retrait de reprendre son activité dans une situation de travail où persiste un danger grave et imminent résultant notamment d'une défectuosité du système de protection».

Une mise en demeure émise par l'employeur d'un salarié pour reprendre le travail suite à un droit de retrait est-elle une nouvelle méthode pour supprimer le danger grave ou imminent ? **Croyez-vous que cette méthode va convaincre le salarié que le danger grave ou imminent qu'il pensait avoir constaté a disparu ?** Bien que l'employeur soit convaincu que le risque a disparu, il doit convaincre le salarié. Le fait de mettre le salarié dans une situation de choix inextricable risque d'engendrer des Risques Psychosociaux Supplémentaires. Le remède est pire que le mal pour l'employeur qui doit s'assurer comme le prévoit l'article L4121-1 du Code du travail, de la santé mentale et physique des salariés.

Hélas, à Fret SNCF, la production et la perpétuelle politique de maîtrise des coûts ont visiblement plus d'importance que la santé mentale et physique des cheminots.

Concernant les travaux de la Convention Collective Ferroviaire, nous arrivons au terme de négociations relatives à la formation. L'UNSA a fait progresser le texte initial et prend acte de la version définitive envoyé aux OS le 6 juin 2017.

Les prochains travaux, à savoir les classifications et rémunérations constitueront une nouvelle étape importante de la construction du cadre social des cheminots. Ces dispositions seront de nature à impacter les métiers de l'Entreprise, nous sollicitons un espace d'échanges internes sur ce dossier.

Sur les négociations salariales programmées le 22 juin, nous signifions d'ores et déjà qu'une nouvelle « année blanche » ne serait pas acceptable par l'UNSA.

A l'heure où l'on constate que les citoyens français sont en attente d'un nouvel élan démocratique, à l'heure où de nombreux ténors de la politique française sont bousculés, **l'UNSA s'interroge sur les attentes des salariés dans le secteur.** La représentativité gagnée par l'UNSA chez Thi Factory, et la progression obtenue à l'UIC lors des dernières élections professionnelles, sont des signes encourageants favorisant notre dialogue social progressiste et responsable.

Il y a quelques jours s'est tenue la plénière du CCGPF avec **consultation sur les orientations stratégiques.** D'emblée, nous avons regretté que les travaux de la

commission économique sur le thème de Mobilité aient avorté. Selon l'UNSA, il est incontournable de placer la mobilité dans le contexte de la concurrence. En effet, la généralisation de l'ouverture à la concurrence adopté fin décembre 2016 par le parlement européen ne laisse que peu d'incertitudes sur les vélites des entreprises ferroviaires et les AOM à venir prendre des marchés.

Il convient également de ne pas négliger la concurrence intermodale, les autocars, le co-voiturage, le low-cost sont autant de modes de transport qui se développent et constituent une attente et une alternative pour la mobilité. Le cours du pétrole, plutôt bas et le contexte particulier lié à la sureté sont d'autres éléments à intégrer dans la réflexion. Il n'y a qu'à regarder sa situation de Fret pour s'en convaincre.

Parlons-en de Fret, justement...**Le constat de dix années d'ouverture à la concurrence est amer, il se traduit par une nette régression de la part modale transportée par le ferroviaire et contrairement aux ambitions de Grenelle de l'environnement, une augmentation de la part routière.** Il est à noter que le plus gros concurrent du transport de Fret ferroviaire est Géodis, filiale du groupe. Le manque de volonté politique en la matière est doublement pénalisant pour l'environnement et pour l'emploi dans le secteur.

Autre sujet d'actualité, **la SNCF accélère les cessions au sein de son pôle logistique.** Après le loueur de locomotives Akiem, au capital ouvert en février 2016, et la vente de la filiale de logistique automobile STVA fin avril dernier, le GPF envisage de céder le contrôle d'Ermewa, filiale dédiée à la location de wagons spécialisés. La SNCF aurait mandaté la banque d'affaires Lazard afin de préparer un processus d'enchères pour l'automne.

L'opération pourrait être finalisée avant l'an prochain. Ermewa, qui loue environ 45.000 wagons industriels, agricoles ou BTP par an et gère 25.000 conteneurs citernes, pourrait se voir valorisé à cette occasion au minimum 2 milliards d'euros, soit autour de dix fois son Ebitda. Les fonds de long terme et d'infrastructures sont particulièrement intéressés par ce type d'actifs. Il est acquis que la SNCF restera au capital, mais dans des proportions encore à déterminer (à 50 % en co-contrôle, ou en minoritaire).

Il nous est rétorqué que l'opération doit donner à Ermewa les moyens de son développement car cette société a besoin d'investissements récurrents pour renouveler son parc de wagons et accroître celui-ci, mais la SNCF ne peut assumer seule. Alors évidemment l'UNSA regrette l'ouverture du capital à un partenaire financier pour donner à Ermewa les fonds pour poursuivre sa croissance, selon la même logique qui avait conduit le groupe public à vendre 50 % d'Akiem.

L'UNSA note également que la SNCF manque de ressources pour financer le développement de Géodis qui réalise aujourd'hui l'essentiel de son activité dans la gestion d'entrepôts et de flux logistiques pour de très grosses entreprises. Et malgré ses 8 milliards de chiffre d'affaires (sur les 10 milliards réalisés par la branche

logistique de la SNCF), Géodis est encore trop petit, nous dit-on. « La taille mondiale est indispensable pour être présent dans les zones où nos clients nous demandent d'être », propos récents d'Alain Picard lors d'une rencontre avec la presse. Sa priorité stratégique, affirmée depuis plusieurs mois, est d'aboutir à moyen terme à un doublement de la taille de Géodis afin de figurer parmi les 5 plus gros acteurs mondiaux. Ce qui passe nécessairement par une ou plusieurs acquisitions. L'ouverture de capital d'Ermewa, en apportant de l'argent frais tout en déconsolidant une partie de la dette, est sensée donner au groupe les moyens d'y parvenir.

Autre sujet, l'UNSA remarque une recrudescence d'articles dans les médias concernant le train autonome.

En effet, nombre d'entre eux se félicitent de cette nouvelle expérimentation en vue d'une mise en exploitation courant 2022-2023 dans les RER et TGV.

Cependant l'UNSA ne partage pas cet enthousiasme et reste sceptique d'autant plus qu'une phase de test est prévue dès 2019 sur voies de services dans les triages.

M. Le Président, nous souhaitons des informations sur ce sujet, à moins que vous ne soyez, une nouvelle fois, pas mis au courant ?

Les sujets sécurité et humains sont primordiaux dans ce projet.

L'UNSA espère que le but n'est pas de compenser l'augmentation du tarif des péages sur voies de services par une baisse d'effectif, notamment agents de conduite...

Concernant la réorganisation de la direction commerciale **d'Autochem**, comme évoqué lors du dernier CE et, au delà du positionnement géographique des commerciaux, nous nous interrogeons encore sur la pertinence de ce projet qui vise à supprimer les postes de commerciaux des agences de Bordeaux et de Marseille. Quelle est la plus-value du transfert de leurs portefeuilles sur Clichy ?

Nous nous interrogeons sur la "réelle économie" réalisée sur la masse salariale.

A travers cette réorganisation de l'agence commerciale de la Direction Fret Autochem, la délégation UNSA s'interroge sur la motivation et la volonté de Fret SNCF de développer sa politique et sa stratégie commerciale.

Concernant les projets annoncés à **DFCA**, les agents attendent avec anxiété de voir comment les dirigeants d'ateliers vont monter leur tube et le calendrier :

Il y a beaucoup d'interrogations sur le devenir de nombreux agents du bâtiment central de Woippy. Nombreux sont les concernés : des cadres, les cellules sécurité, horaires, CPS, RH... Quels sont ceux qui arriveront à se recaser à Lille alors qu'aucun n'est intéressé ? L'Unsa refuse d'ores et déjà cette notion de poste bi-localisé, 2 jours à Lille, 3 à Woippy. Ce n'est pas négociable.

Certains trouvent que c'est une opportunité de s'enfuir du fret même si c'est de plus en plus compliqué de trouver un poste ...L'EIM approche à grand pas...

Des propos de la direction, « DFCA est de toute façon déterminée à tailler dans les couches intermédiaires et ira au bout de sa réorganisation ». La nomination en tant que dirigeant de l'atelier triage d'un cadre de DFJ ne rassure personne bien au

contraire ! Ce qui est certain c'est qu'au niveau de l'encadrement il y a un vrai ras le bol et rejet de la DFCA ! L'UNSA mesurera les actions à envisager en fonction du résultat et des retours de ces adhérents et sympathisants.

Jeudi 8 juin avait lieu la cérémonie de remise des médailles du travail, sessions du 14 juillet 2016 et de janvier 2017 : les responsables locaux ont géré la cérémonie et aucun représentant de la DFCA n'était présent ! Honteux...

Autre information : la GIR de nombreux cadres de la PF Lorraine est en baisse. Explication avancée : le directeur aurait demandé aux DU de ne pas distribuer et de garder 10% du budget...

Ainsi tous les agents de DFCA, sans exception, peuvent mesurer le peu de considération de leurs dirigeants.

Concernant la **Direction Fret Sol et Rail**, la délégation UNSA s'inquiète sur l'avenir de la PF Normandie et du devenir de ses agents suite à la perte du contrat Soufflet. Doit-on s'attendre à un projet "Ambition Normandie N°3", qui n'a d'ambition que le nom et qui sonnera le glas de la PF Normandie ?

M. le Président, voici pour les constats du moment, l'avenir paraît bien morose à Fret SNCF. Mais vous ne manquerez certainement pas de rassurer les cheminots lors de vos réponses. Merci.

La délégation UNSA-Ferroviaire au CE FRET

Réponses ou éléments de contexte apportés par la Direction

**Le Directeur des Ressources Humaines, pour son dernier CE, confirme que le résultat financier de l'Entreprise s'est détérioré, notamment dû au poids de la dette. Il ne fait pas de commentaire sur le partenariat entre les pôles de l'Entreprise. Mais Alain Picard a néanmoins confirmé que la taille de GEODIS n'est pas assez conséquente pour peser au niveau mondial.*

**Concernant la force de vente, elle se mobilise. Le but est de retrouver des saturations de capacités à des coûts marginaux.*

**Le DRH réaffirme que les sujets de réorganisations doivent être portés auprès des CHSCT, qui est l'instance compétente.*

**Concernant l'ICCHST sur le forfait jours, les postes éligibles ont été déterminés pour porter une cohérence entre les Directions Fret. Cela dit, il pourrait y avoir des cas particuliers mais à la marge.*

**Un rappel sur la loi d'août 2014 qui préserve le GPF sur une éventuelle inversion de la hiérarchie des normes.*

**Aucune info dans l'immédiat sur le train autonome, mis à part ce qui circule dans la presse. Une information au CE sera faite quand l'Entreprise aura des informations plus précises.*