



NUMÉRO : 27

Paris, le 7 septembre 2017

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

Dossier : **Plénière CE Fret – 11 juillet 2017 LIMINAIRE UNSA**

**Réunion** : Plénière du CE Fret (Clichy)

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

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

**Pièces jointes** :

✓



2 sujets prévus à l'ordre du jour :

- CORSICA
- TRAIN CONNECTE

### DECLARATION LIMINAIRE UNSA-Ferroviaire

**L'UNSA a participé, au sein du Groupe Public Ferroviaire (GPF) SNCF, aux Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) pour l'année 2017.**

Notre Organisation Syndicale était venue avec des propositions salariales réalistes ; toutes ont été refusées par la Direction et une troisième année blanche pour nos salaires était unilatéralement actée par la Direction. L'évolution du Coût Moyen/Agent (CMA) étant pourtant historiquement basse pour la SNCF ! Depuis plusieurs semaines, la communication SNCF (GPF et Groupe) s'est basée sur de « grandes difficultés financières ». L'entreprise annonçait cependant, lors de cette NAO salaires 2017, revoir les coefficients, pour les positions 4 à 11 de la grille... pour 2018 ! Face à cette provocation, l'UNSA a demandé à la Direction du GPF SNCF de revoir sa copie et d'appliquer ces mesures dès le début de l'année 2017, avec effet rétroactif ! En réponse, la Direction de l'Entreprise a revu partiellement sa proposition en annonçant par courrier une application au 1er septembre 2017, au bénéfice de 46 000 salariés.

Depuis, la SNCF à grand renfort de publicité, (Cf. médias Télé / Presse écrite / Internet et Temps Réel N°48 + appli les infos en interne) annonce que le Chiffre d’Affaires est en hausse dans de nombreux domaines d’activité du Groupe (TGV, TER, Intercités, SNCF Logistics et Keolis) et que notre Entreprise prospère et profite de la reprise d’activité, en France comme à l’International, dans le secteur du transport. La productivité atteint même des sommets et est en avance sur la perspective envisagée à fin 2017. Compte tenu du double discours (manipulation médiatique pré NAO et magie des chiffres post NAO), il n’en faut pas plus pour que les agents qui contribuent quotidiennement à ces résultats soient scandalisés et demandent une juste rétribution pour cet excellent bilan semestriel. L’UNSA, qui base la relation sociale sur un discours de confiance et de vérité, demande à la Direction du GPF SNCF de rouvrir la négociation salariale pour l’exercice 2017.

Concernant le financement de l’entretien du réseau ferroviaire, l’UNSA attend des actes forts pour renforcer l’outil de production SNCF.

**Ainsi, l’été 2017 a été marqué par les incidents et des dysfonctionnements importants. Que ce soit le dérangement de la gare de Montparnasse, qui comme souvent est survenu au mauvais moment et au mauvais endroit, et qui a malheureusement perturbé de nombreux vacanciers et salariés.** Sous une pression médiatique intense, le « SNCF bashing » a battu son plein. L’UNSA tient à souligner la disponibilité et le professionnalisme des équipes cheminotes de maintenance œuvrant pour remédier à cette panne, ainsi que les agents d’escale, faisant au mieux pour renseigner des usagers en mal d’information. Les priorités de sécurité des personnes et des circulations, essentielles dans l’activité ferroviaire, ont toujours été préservées. Néanmoins, il faudra tirer une nouvelle fois les leçons de cet incident : il faut plus que jamais un lien très étroit entre le gestionnaire d’infrastructure et le transporteur, afin de favoriser et de solidifier la chaîne de décisions et d’informations qui se doivent d’être les plus rapides et efficaces possibles. Voici l’attente principale de tous nos voyageurs en cas de situation perturbée.

**Un second incident a émaillé le ciel bleu méditerranéen de Marseille cet été. C’est celui de l’incendie près d’Aubagne (Bouches-du-Rhône), interrompant la ligne ferroviaire entre Marseille et Cassis.** Faisant suite à cet incident, évidemment indépendant de notre volonté, plusieurs milliers de personnes ont été contraintes de passer la nuit dans les gares.

Il faut une nouvelle fois souligner les actions remarquables des agents présents, quels que soit le service et la fonction, qui se sont mobilisés et ont œuvré dans des conditions compliquées pour prêter assistance aux voyageurs bloqués.

Ces événements prouvent une fois de plus que la présence humaine est toujours et plus que jamais nécessaire. Mais à Fret, cela fait 10 ans que la politique de désertification humaine est de mise. La cause est entendue, il n’y a qu’à voir le conflit en cours à l’UPF Méditerranée, où le manque d’effectifs CRML pénalise la production, ou encore les intentions claires de supprimer la plateforme Fret Normandie dans un projet global qui vise tous les métiers, tous les agents.

Les incidents importants dans la période estivale viennent pourtant conforter la vision d’un système ferroviaire « intégré » prôné par l’UNSA.

Notre organisation contribuera en ce sens lors du débat des « Assises de la Mobilité » annoncées par Elisabeth Borne, Ministre des Transports.

**Dès la rentrée, les négociations du chapitre « classification des métiers et rémunération » de la Convention Collective du ferroviaire vont démarrer avec l’UTP.** Les dispositions de ce chapitre auront des incidences sur tous les métiers du ferroviaire et l’UNSA sera très attentive sur les notions de polyvalences et de poly-compétences souhaitées par la partie patronale.

Sur le sujet de la généralisation de l'ouverture à la concurrence du transport Voyageur, deux Sénateurs, mais également l'Association des Régions de France (ARF), ont démarré la concertation avec les partenaires sociaux sur les conditions sociales de mise en œuvre de la concurrence. Pour l'UNSA-Ferroviaire, la précipitation est souvent mauvaise conseillère, de nombreuses interrogations restent en suspens : quel financement pour le Réseau ? Quel mode de concurrence, open access ou franchise ? Qui sera concerné ? Quels périmètres ? Conformément à nos orientations syndicales, l'UNSA militera pour imposer le maintien des conditions d'emploi des cheminot(e)s. La concurrence ne devra pas se faire sur le dos des salariés !

**Ce contexte ferroviaire particulier s'inscrit également dans la période du débat concernant une nouvelle Loi travail. Les propositions soumises à « ordonnances » pourraient sensiblement changer la nature même du dialogue social. En favorisant l'accord d'entreprise au détriment de l'accord de branche, les salariés, notamment des petites et moyennes entreprises, seraient les plus exposés.**

La réforme du code du travail va impacter directement les salariés dans les entreprises. Pour l'UNSA, nous veillerons à maintenir les spécificités liées aux transports de voyageurs et de marchandises. Les conditions de sécurité, de formation, de sûreté, de transmission des compétences et de la continuité de service sont autant de particularités inhérentes à notre secteur d'activité. Ainsi nous serons plus particulièrement vigilants au maintien de la hiérarchie des normes dans la branche ferroviaire afin que le poids du décret socle, de la convention collective et des accords d'entreprises soient toujours respectés. Par la négociation et par sa signature du chapitre relatif à la formation de la convention collective du ferroviaire, l'UNSA conforte ce principe clairement spécifié dans le texte. Nous serons également attentifs au projet de restructuration des Instances Représentatives du Personnel (IRP). En effet, compte tenu de la dimension géographique de l'entreprise SNCF, de la taille des Etablissements, de la diversité des métiers, la qualité du dialogue social nécessite de la proximité, aujourd'hui déjà toute relative. La volonté de faire disparaître les CHSCT fait reculer notre pays et nous renvoie en 1947 avec la création d'une commission au sein du CE qui devrait s'appeler « Comité Economique et Social ».

Spécifiquement, à Fret SNCF, en 2009, l'ensemble des organisations syndicales était contre un CE Fret, de par l'étendue du périmètre notamment. La réunification des 3 instances en une, comme prônée par le nouveau gouvernement, rendraient encore plus difficiles les missions des représentants du personnel. Accessoirement, ça ne sera pas plus simple pour la Direction de l'Entreprise...

De ce fait, pensez-vous garder une instance unique pour Fret SNCF ? Ou alors envisagez-vous un redécoupage voire même une réintégration au sein des Régions ?

**Le quatrième trimestre 2017 ouvrira donc une page importante de l'avenir du ferroviaire. Avec les Cheminotes et les Cheminots, l'UNSA militera et agira pour consolider les aspects sociaux du secteur afin de garantir l'avenir et la cohérence globale du système.**

**L'UNSA souhaite également aborder aujourd'hui le cas de nombreux agents d'encadrement maîtrise ou cadre, occupant actuellement des postes au titres III de l'ex RH00077, qui échappent à l'application de l'accord Forfaits en Jours.**

Ces agents, dont l'autonomie était jusque-là reconnue, ressentent leur situation comme discriminante vis-à-vis de leurs collègues dont le poste est éligible.

Ceci est de nature à provoquer une incompréhension, dont la démotivation et ainsi générer une situation potentiellement conflictuelle dans une période où l'encadrement est un maillon essentiel de la conduite du changement au sein de notre entreprise.

Nous serons très attentifs aux réponses qui seront apportées et à la suite donnée par l'entreprise et demandons d'ores et déjà à la direction Fret de prendre toutes les mesures pour que ce phénomène ne se propage pas dans notre activité. Quand pourrons-nous évoquer l'avancée de ce dossier ? Quid de l'expertise Secafi et de l'audit Dares ?

**Concernant l'actualité Fret, l'UNSA déplore que de nouvelles évolutions sur le CPL Autochem soient envisagées à l'automne.** Une adaptation de la production à Nîmes avec la mise en œuvre du contournement Nîmes-Montpellier au changement de service de décembre 2017 est également envisagée. Actuellement, de nombreuses restructurations sont en cours concernant les fonctions support. Pour exemple, au siège, cela se traduit par la suppression de 13 postes au plateau marché et, en cours de présentation au CHSCT, par la fermeture des agences de Marseille et Bordeaux (suppression de 8 postes).

Concernant la DPI, une étude est en cours sur, d'une part, le changement des délais de suivi du plan de transport, d'autre part, sur le lieu géographique où sera basée cette compétence (Plateforme ou siège). La direction ne souhaiterait pas « délocaliser » si les compétences ne sont pas présentes « sur site ». Pour l'instant, la direction n'a pris aucune décision concernant les choix qu'elle envisage et plusieurs réunions avec le CHSCT vont avoir lieu à la rentrée, et ce, jusqu'à la fin de l'année. Les plateformes aussi sont concernées avec le projet de « fusion » de ces dernières pour avoir un lieu unique de décision. VRL piloterait AFI et MFC ; BFC l'Alsace...Resteraient sur site les seuls agents directement liés à la production.

Remarquez, ces suppressions de postes d'encadrement ou transverses vont enfin contenter l'organisation SUD-Rail qui n'a de cesse de comptabiliser le taux d'encadrement. Les agents isolés sur les lieux de production et les cadres sans poste pourront remercier cette OS à l'action enfin efficace (sic).

D'ailleurs, la Lettre de l'Expansion du 17 juillet 2017 annonce une restructuration début 2018, dans laquelle 150 Cadres de Fret SNCF seraient à redéployer dans le reste du GPF. Confirmez-vous cette annonce ? Est-ce le cadeau de départ de notre ancien DRH ?

Mais pour l'UNSA, le flot continu des restructurations ne permet pas un travail dans un climat serein et les changements incessants de process, de solidifier les acquis.

Cet état de fait est malheureusement généralisé sur les autres DF.

*Un article paru sur le Harvard Business review, démontre que, « selon une étude, les restructurations accompagnées de réductions d'effectifs accroissent le risque de faillite des entreprises dans les cinq ans ». Entre autres, cette étude pointe du doigt les risques pour les entreprises qui baissent leurs effectifs. Nous citons :*

« Les firmes qui débauchent perdent un savoir précieux avec le départ de leurs salariés ; le personnel restant peine à gérer une charge de travail accrue, ce qui lui laisse peu de temps pour acquérir de nouvelles compétences ; et les salariés en place perdent confiance dans leurs dirigeants, ce qui les rend moins impliqués et moins fidèles. Beaucoup de ces effets peuvent avoir des conséquences à long terme – une baisse de l'innovation, par exemple – dont les indicateurs financiers à court terme ne rendent pas compte ».

Fret SNCF serait donc le parfait contre-exemple ? Cela fait près de 10 ans que nous subissons de nos dirigeants des baisses conséquentes de personnel et que, tels les dossiers en information ce jour en CE, l'innovation n'a jamais été aussi présente.

Fort de cette « réussite », Monsieur le Président, vous avez décidé de continuer sur cette voie : la rentrée se fera donc à nouveau sous les auspices de nouvelles restructurations (et donc de développement de notre activité). Ajoutons à cela un dialogue social rénové grâce aux ordonnances que le gouvernement a présentée jeudi dernier, et nous avons tous les ingrédients pour réussir...

Au-delà de ces propos qui se veulent évidemment ironiques, l'UNSA s'inquiète pour la rentrée qui s'annonce : vous continuez (à marche forcée) les réorganisations tous azimuts, les baisses d'effectifs (jusqu'à atteindre le seuil de la filialisation ?) ; et aujourd'hui les collègues ont du mal à trouver leurs marques. De plus, les efforts consentis par ces derniers afin de maintenir un service de qualité envers nos clients, ne donnent pas l'impression de « porter leurs fruits » puisque on nous explique que, comme le « trou de la sécu », cela ne suffit pas.

Quand sortirons-nous du tunnel ? Quand pourrons-nous enfin « respirer » et retrouver un climat plus serein, consolider les compétences, au lieu de les fragiliser ? Et ne parlons pas de la situation catastrophique de gestion du personnel : la direction n'arrive plus sur certains chantiers à accorder des jours de congés aux agents, n'est plus en capacité à former ces derniers sur leur poste, fait appel fréquemment aux intérimaires...

Le risque de RPS est grand et, à force de tirer sur la corde, elle finit par casser.

### **La sécurité et la sécurité du personnel restent pour nous prioritaires.**

Or, un nouvel accident grave est survenu récemment sur la plateforme de Valenton.

Un agent de manœuvre de DFCE a chuté d'un wagon lors d'un refoulement. Malgré les mesures d'urgence prises par ses collègues, son pied a été écrasé par l'essieu du wagon. Il a été hospitalisé en urgence et a subi une amputation du pied droit.

Nos pensées vont donc vers ce collègue et ses proches. Quelles ont été les mesures immédiates prises ? Quel soutien a été déployé par la direction ? Cet accident nous rappelle à nouveau les risques inhérents à nos activités de production et la responsabilité de l'entreprise pour garantir le plus haut niveau de sécurité.

### **Autre sujet plus politique, la ministre française des Transports, et son homologue italien ont annoncé le 11 août 2017 le lancement d'une consultation en vue de "la mise en concession du service d'autoroute ferroviaire alpine" entre la banlieue de Turin et la vallée de la Maurienne.**

Depuis près de 15 ans, l'autoroute ferroviaire qui relie Orbassano, en périphérie de Turin, à Aiton en Savoie (via le tunnel du Fréjus) fonctionne à coups de subventions.

La France et l'Italie cherchent a priori aujourd'hui à se désengager. Un appel public à concurrence européen a été publié le 1er août par les ministres des transports des deux pays afin de "concéder l'exploitation du service pour une durée de 10 ans. La ligne, longue de 175 kilomètres avait été mise en service en 2003 sous la forme d'une expérimentation à la suite de l'accident au tunnel du Mont-Blanc, qui avait provoqué la mort de 39 personnes en mars 1999.

Mais selon un rapport de la Cour des comptes publié en février, nous citons : « elle ne parvient pas à monter en puissance ». *L'Unsa déplore à nouveau le manque d'ambition politique et commerciale de Fret SNCF puisque moins de 30.000 poids lourds par an sont comptabilisés, soit 2% du trafic transalpin, pour 9 millions d'euros de pertes en 2015, comblés « sans enthousiasme » par les deux pays.*

En 2009, une première tentative de mise en concession était restée sans suite, malgré les candidatures présentées par la SNCF et Trenitalia.

Le service reste donc subventionné par la France et l'Italie, avec la bénédiction de la Commission européenne qui a validé les prolongations successives de ce régime "transitoire" depuis bientôt 15 ans.

### **Cet exemple, parmi d'autres, montre la frilosité des politiques par rapport à un transport de Fret ferroviaire efficace, moderne et écologique.**

La ministre des transports, toujours active, devait recevoir le 30 août dernier les représentants des opérateurs de fret ferroviaire privés, y compris les OFP. VFLI et nos filiales Captrain ont-ils été reçus ? Une rencontre entre le Ministère et Fret SNCF est-elle en prévision ? Ou a-t-elle déjà eu lieu pour clarifier la volonté de l'Entreprise sur le développement du Fret ferroviaire ?

Merci de votre attention.

La délégation UNSA-Ferroviaire au CE FRET.

**Prochaine réunion plénière du CE FRET : 21 septembre 2017.**