



UNSA - Union Régionale Lorraine
Gare de Metz - Porte F
Place du Général de Gaulle - 57000 METZ
☎ 03 87 62 67 64 // 📠 09 79 94 30 82 // sncf : 772 992
e-mail : unsa-cheminots.metz@wanadoo.fr

UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // 📠 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
e-mail : ur.lille@unsa-cheminots.org

CE FRET du 28 mai 2014

Bulletin n°14 – juin 2014

Délégation UNSA :

Sophie GIRARD, Dominique BEUTIN, Xavier LEMAIRE, Christophe BARTOLINI, Laurent DOUBLET, Guillaume VERET, Bertrand GAUTHIER (responsable syndical).

Direction :

Sylvie CHARLES (Directrice), Georges ICHKANIAN (DRH), Sébastien AUBAGNAC, Carole CHABANNES (DRH-RS).

L'essentiel :

A l'ordre du jour de cette réunion plénière, quelques sujets importants tels que :

- **L'arrêté des comptes 2013 du Comté d'établissement**
- **Le plan stratégique 2014-2020 de Fret SNCF « Excellence 2020 »**
- **Le Bilan formation 2013**
- **Le schéma directeur formation Fret SNCF 2015**
- **L'information sur le projet « Ambition Normandie »**

(si l'un ou l'autre des documents vous intéresse, nous contacter par courriel)

Ci-dessous, l'essentiel des propos tenus sur ces sujets

RESUME

Faisant suite à nos déclarations, **la directrice Mme Charles s'exprime sur différents sujets :**

Elle dit être d'accord sur l'importance des **conséquences de la suppression de l'écotaxe**. Elle affirme qu'à l'examen de la situation économique route / fluvial / ferroviaire, nous n'arriverons pas à faire face. En ce qui concerne la **suppression des compensations de l'état sur les sillons**, la part de péage est de 12%, en cas de suppression de l'aide elle passerait à 24%, même étalée sur 3 ou 4 ans, l'inflation ferroviaire augmenterait de 3% en plus chaque année. **C'est insoutenable, ce serait condamner le ferroviaire.**

Sur des fermetures de lignes, un débat est en cours avec RFF. En effet le système ferroviaire est dépendant des infrastructures. Sur certaines lignes s'il n'y a pas de perspective de rebond, c'est la fermeture. Elle souligne l'intérêt de bien instruire le dossier en :

- continuant de maintenir et de rattraper le niveau de maintenance
- créant un cadre juridique et réglementaire pour des voies moindres
- cessant de renvoyer la faute sur l'autre, ce qu'elle qualifie du jeu de Mistigri
- évitant de copier l'éclatement partiel de l'infra des ports qui entraîne des difficultés, ce serait un non sens pour les lignes capillaires.

Concernant l'ajustement des horaires, il s'agit de modifications locales du plan de transport, donc il n'y a pas de présentation au CE.

Départs volontaires RH0281 : « Il n'y a pas de plan de départs, il y a une adaptation d'un dispositif existant. Nous verrons s'il est applicable ».

La Présidente rappelle qu'au sujet de **la réforme du ferroviaire**, elle n'a pas à rentrer dans le projet du gouvernement. Elle réaffirme que le ferroviaire n'est plus un monopole, il est indispensable d'être aussi efficace que possible c'est de la responsabilité des dirigeants d'entreprise de préparer l'entreprise en revoyant les processus en tenant compte des contraintes réglementaires, 115 ou 120 jours pour un ADC, nous sommes loin du RH0077.

Il faut se préparer aux changements, par exemple le Fret, ce qui était bon hier ne l'est plus aujourd'hui, le conteneur a changé suite au « juste à temps » de l'industrie et à la désindustrialisation de la France. Les lots sont plus petits, il faut revoir le système et rechercher des capacités. La réforme est une réponse qui va dans le bon sens. Dans un tel paysage, si chacun ne regarde que ce qui va mal, nous tombons dans un dialogue de sourd. Il faut sortir de ce piège.

Elle apporte ensuite quelques précisions sur ses propos :

- Elle sera très attentive à la compensation de l'état sur les sillons.
- Le RH0281, ce n'est pas quelque chose de mis en place qui ne s'appliquerait à personne, d'ici l'automne ce sera précisé.
- Le transport de marchandises, n'est plus ce qu'il était il y a 20 ans : l'industrie de « grand-papa » c'est fini. Il y a eu un retard d'adaptation de Fret, l'unicité est mal comprise.

Approbation des comptes du CE Fret au 31 décembre 2013 : Ils sont présentés par l'expert comptable : il n'y a, a priori, pas de problème dans la gestion, les comptes sont certifiés.

Vote pour l'approbation : nous avons apporté des réserves sur les comptes puisque les cheminots du Fret ne bénéficient pas des chèques vacances, mais les comptes correspondent aux orientations décidées à la majorité du CE (nous étions les seuls à avoir voté contre l'achat de parts sociales). Nous avons voté « pour » l'approbation des comptes. La FGAAC/CFDT est seule à voter contre (alors qu'elle avait voté « pour » l'achat de parts sociales !), on prend l'habitude de ses positions inexplicables.

Le projet Excellence 2020 est présenté par M. Durif :

L'analyse s'appuie sur l'évolution des marchés 2014/2015. Les DF maintiennent leurs parts de marché. La MOP (Marge OPérationnelle) est en évolution favorable suite à la réduction des coûts et l'augmentation du chiffre d'affaires.

L'hypothèse du maintien de la compensation de l'état sur les sillons est prise.

Un certain nombre de cessions permet de maintenir notre endettement.

A partir de 2017, le chiffre d'affaires augmente moins vite que les charges, il faut trouver des leviers, l'effet productivité ne durera que jusqu'en 2017. Par exemple, Il faudrait engager un chantier de réduction des coûts de structure, trouver un partenariat avec le matériel pour réduire les coûts...

A la suite des différentes déclarations Madame la Présidente affirme que nous avons une mauvaise lecture du tableau. Celui-ci n'est pas une prévision, son utilité est de regarder l'impact des mesures prises, ce qu'il reste à faire et comment y parvenir. Elle précise qu'elle n'est pas favorable à une filialisation et croit à la capacité à reformer les choses en interne.

Consultation sur le schéma directeur formation et le bilan formation présentés par Mme Guillaumie :

Vote « contre » à l'unanimité, l'accord n'est pas respecté, on en veut pour preuves le faible taux d'EIF et les heures de formation en baisse constante.

Projet Ambition Normandie présentation M. Juban (Directeur DF Sol et Rail) :

Sur la Normandie, la concurrence a pris des parts de marchés, 50% de nos flux sont partis à la concurrence. Le prix de marché est le prix tant de la route, du fluvial que du ferroviaire.

La question est : quelle organisation mettre en place pour atteindre le coût que nos clients sont prêts à payer ?

Il est impératif de rester présent dans la filière agricole, Europorte y est très incisif.

Le directeur rend hommage aux cheminots qui ont permis le rétablissement de la qualité.

Il rappelle que Rouen est un centre stratégique, le projet « le million » est intitulé ainsi car le potentiel transportable sur Rouen est du million de tonnes.

Il espère un chiffre d'affaires de 12 millions d'euros, il faut que nos coûts soient inférieurs, sinon nous ne sommes pas compétitifs.

Il y a différents axes d'économie, la rotation des wagons par exemple et l'adaptation de l'effectif de la plateforme. Il affirme que cette démarche n'est pas réjouissante, mais si rien n'est fait, nous n'avons plus d'espoir de rester présents. Il souligne qu'il veille à ce que tous les agents soient associés à la démarche.

Tous les élus ont qualifié le projet d'antinomique, le repli n'étant pas une ambition.

Madame Charles précise que la plateforme Normandie est un bel outil, mais qui a besoin d'évoluer...

Les élus CE demandent que le projet fasse l'objet d'une consultation du CE Fret, qu'une commission économique lui soit consacrée, que les commissions emploi et santé au travail s'emparent du dossier.

La demande de consultation du CE et d'une commission économique sont acceptées. Pour le reste, le CHSCT local assurera sa mission...A suivre donc...

**Prochaines réunions du Comité d'Etablissement FRET SNCF :
Les 26 juin 2014 et 22 juillet 2014.**

Déclaration liminaire UNSA - CE FRET

Madame la Présidente,

Le changement c'est maintenant. C'était le slogan de l'actuel Président de la République et de sa majorité pour se faire élire. Après les élections de 2012, l'UNSA avait souligné que les résultats reflétaient déjà la défiance des citoyens vis à vis de la technocratie bruxelloise.

Le choix des Françaises et des Français était un coin enfoncé dans les certitudes de la Commission de Bruxelles, qui doit gouverner pour les citoyens et non contre eux.

Les résultats de l'élection 2014 du Parlement européen interpellent toutes les forces démocratiques, dont le syndicalisme. Il est clair que, sur l'ensemble de l'Europe comme en France, les électeurs ont globalement envoyé un signal d'alarme implacable aux principaux partis de gouvernement.

L'UNSA se tient éloignée des partis politiques mais ne peut ignorer le résultat de ces élections Européennes du 25 mai. Le rejet par les électeurs de la politique menée par Bruxelles est flagrant. Mais comment peut-il en être autrement d'une Europe qui ne gouverne que pour les banques et la finance en général ?

Pour l'écrasante majorité de nos concitoyens, la crise n'est toujours pas finie. Le chômage, la dégradation des conditions de vie et de travail sont leurs principales préoccupations. Or, a contrario de leurs attentes, ils perçoivent souvent l'Europe comme élitiste, poursuivant une politique économique d'austérité les rendant responsables des fautes commises par les banques et le système financier.

Les avertissements n'ont pas été entendus. La situation de l'emploi s'est détériorée et la reprise nécessaire à une amélioration de la situation se fait toujours attendre.

L'Europe n'a construit ni de volet social, ni de volet industriel et se trouve confrontée à un repli dangereux des citoyens mais parfaitement compréhensible...sauf par les politiques !

Les déclarations du futur Président du parlement Européens et du Premier Ministre de la France ne laissent aucune option à une Europe sociale ! Le dogme de l'Europe financière reste à l'ordre du jour !

Cesser d'ignorer les besoins des citoyens : c'est autour de cela que doit se nouer un changement de politique car le vrai défi est bien de remettre dans l'emploi les 26 millions de chômeurs européens.

Et pour y parvenir, l'UNSA le répète avec la Confédération Européenne des Syndicats : l'austérité pour assurer la sauvegarde du milieu financier ne peut constituer une réponse.

Tout au contraire, l'Europe a besoin d'un vaste plan d'investissements visant l'emploi et la croissance durable, un projet qui entraîne ses Etats membres dans une dynamique, au lieu de les enfoncer dans leurs difficultés.

Le domaine des transports et celui du ferroviaire en particulier n'échappent pas au diktat des règles financières. Il est vrai que nos dirigeants sortent souvent du même moule que nos Eurodéputés !

Le 22 mai plusieurs milliers de cheminots ont manifesté contre une réforme du ferroviaire qui serait une nouvelle fois dictée par Bruxelles. Mais l'Europe est-elle seule responsable ? Certes non.

Lors de la séparation en 1997, l'état français n'a pas désendetté le système ferroviaire, dissociant l'infrastructure et sa dette de l'activité ferroviaire. Cette séparation entre RFF et SNCF, mal gérée financièrement, a causé de multiples dysfonctionnements. Elle a désorganisé la production de l'entreprise, sujet sur lequel FRET SNCF a payé le prix fort particulièrement en termes d'emplois.

Une réforme est certainement nécessaire mais, dans le projet actuel, la dette est toujours présente. Ce projet n'apporte ni solution ni réponse concrète sur ce sujet. L'UNSA a fait des propositions constructives pour une réforme permettant de garantir le développement du transport ferroviaire en maintenant un haut niveau de sécurité d'exploitation.

Indépendamment des choix politiques, la communication de l'entreprise, et de FRET SNCF en particulier, est pour le moins inappropriée. En effet comment peut-on nommer « Ambition » un projet de restructuration qui supprime la moitié des effectifs d'une entité ? (Nous faisons référence au projet Ambition Normandie). On est loin dans le schéma proposé de gloire et de réussite sociale.

Pour l'UNSA l'ambition aurait été de réussir le développement sans conséquence sociale.

Certes vous allez nous dire qu'il s'agit en fait d'une adaptation à la charge de travail, nécessaire pour garder certains marchés et qu'elle influe fortement sur les effectifs.

En l'état, il s'agit plutôt d'un plan d'adaptation, d'une restructuration, que d'un projet ambitieux. Cet avis est évidemment partagé par les agents dont le poste a été supprimé.

Mais la véritable question est de savoir pour quelle raison la dite charge devrait continuellement baisser. Et là nous retombons dans le problème politique, car sans véritable volonté de développement du mode ferroviaire, l'augmentation des volumes transportés et du chiffre d'affaires resteront en berne.

L'arrivée de la concurrence ne peut être seule responsable de la politique d'austérité dans l'entreprise. La stratégie aléatoire de l'entreprise n'est qu'en partie issue de la politique des transports de l'état français et de la communauté européenne, qui a favorisé les investissements massifs dans les infrastructures autoroutières.

Le mode ferroviaire en France ne dispose, lui, que d'infrastructures vétustes, à bout de souffle, et atrophiées par plusieurs années de restructuration.

Certains Eurodéputés libéraux essaient de nous expliquer que l'ouverture concurrentielle a parfaitement fonctionné en Allemagne, oubliant au passage l'aide massive, le désendettement par l'état allemand et la modernisation du système ferroviaire dédiés au FRET. Cette politique a permis aux opérateurs FRET, quels qu'ils soient, de se développer et de tenir leur position face au mode routier. De plus l'état allemand a "écotaxé" le transport routier.

Dans ce domaine, en France, il eut été judicieux de commencer par l'Alsace transit de milliers de camions échappant ainsi partiellement à l'écotaxe allemande, plutôt que de commencer par la Bretagne ! C'est un exemple parfait de carence de l'Europe en la matière !

De plus l'état allemand ne s'est pas désindustrialisé. Malgré ces conditions plus favorables, l'équilibre financier du mode ferroviaire outre-Rhin reste précaire, mais la situation économique plus favorable se reflète dans les résultats issus des urnes.

Le constat est sans appel, la gestion par activité et l'ouverture à la concurrence prônée par Bruxelles n'ont pas été les bons choix pour le FRET Ferroviaire. Le pouvoir politique n'a pas eu non plus le courage de prendre les mesures financières nécessaires pour préserver le FRET Ferroviaire.

Le changement d'orientation passe par un état d'esprit citoyen, auquel chacun devrait adhérer au regard, non seulement du Grenelle de l'environnement, mais aussi de la simple logique de la politique des transports dans notre pays et en Europe.

Dans cette nouvelle marche en avant qu'elle doit engager, l'Europe doit rester fidèle à ses valeurs démocratiques. Ecarter et combattre les sirènes du repli nationaliste, xénophobe et raciste, constitue un impératif. Sans cette prise de conscience, les sirènes du repli nationaliste, xénophobe et raciste, continueront de sonner. Cela conduira inévitablement les citoyens à se recroqueviller autour des « siens » ou de son clocher, protections illusoire car le XXIème siècle est celui de la mondialisation.

Il faut donc une Europe forte capable de proposer voire d'imposer des règles sociales et financières à l'OMC par exemple. Mais pour cela il faudra une prise de conscience des politiciens de Bruxelles, Strasbourg et consort, et ce n'est pas gagné d'avance.

La délégation UNSA



Soutenue par



Si vous voulez adhérer, renvoyez le bulletin ci-après, à :
UNSA/ Cheminots - M. Le Secrétaire Régional - Union Régionale
(Adresse en entête)

Réduction de 66 % sur impôts et
adhésion à l'ADEIC (Association de Défense d'Education et d'Information du Consommateur)

Bulletin d'Adhésion

NOM.....Prénom.....

Fonction.....Grade.....Qualification.....Niveau

Adresse domiciliaire

.....

EtablissementN° CP

Téléphone Service Téléphone Portable

Adresse EMail (perso ou SNCF)

A.....le.....Signature.....