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 : ur.lorraine@unsa-cheminots.org

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 26 août 2014

Bulletin n°23 – août 2014

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

Direction :
Sylvie CHARLES (Directrice Fret SNCF), Georges ICHKANIAN (DRH), Sébastien AUBAGNAC (DRH-RS).

L'essentiel :
A l'ordre du jour de cette réunion plénière, quelques sujets en information de la Présidente tels que :
- Rapport annuel d'activité du Médecin du travail
- Enquête Sécurité SNCF « Voie libre »
- Réponses aux questions posées par les représentants du personnel
- Informations mensuelles

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

Ci-dessous, l'essentiel des propos tenus en séance.

RESUME

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

Comme à chaque séance, certaines Organisations Syndicales évoquent l'actualité nationale, voire mondiale : CAC40, crise du gouvernement, dividendes versés dans certaines d'entreprises, conflit en Irak, conflit entre Palestine et Israel etc…
En bref pour l'UNSA, des sujets variés et pas inintéressants mais bien loin des préoccupations de l'Activité Fret !!! Seule la météo maussade de cet été n'a pas été évoquée… !.
Et évidemment ce n'est pas la Direction de Fret qui pourrait avoir latitude à résoudre ces problèmes…
Ce que n'a pas manqué de rappeler la Directrice.

Par contre, Mme Charles s'est exprimé sur des sujets bien plus en rapport avec l'activité ferroviaire et l'instance du CE Fret.

Concernant l'accident de Brétigny, l'entreprise assurerait ses responsabilités en matière civile. Mais il est précisé que seule une personne morale peut être mise en cause au pénal.

Concernant la somme perçue par l'entreprise au titre du CICE, elle n'a pas d'impact sur la MOP. Cet encaissement rapide vise essentiellement à récupérer de la trésorerie.

Il est constaté un revirement de l'Etat sur la concurrence entre les différents modes de transport, les éléments mis en place sont bien loin des objectifs initiaux. Bien loin de favoriser le rail, le report puis la cure d'amaigrissement de l'écotaxe ne pénalisera pas beaucoup la route puisque seuls 4000 kms sont concernés. Le déséquilibre avec la route continue. Entre discours politique et réalité, le gouvernement a intégré le rapport de force entre les 2 modes. C'est donc contraire aux grandes annonces effectuées et…ça n'arrange pas du tout Fret SNCF.
A ce revirement s'ajoute les interrogations (légitimes) sur le **maintien ou pas des compensations financières à RFF,** inscrites jusqu'en 2015, mais déjà mises à mal par l'Etat. Il est clair que si RFF ne perçoit plus cette aide, les répercussions se feront sur le prix des péages de circulation. La SNCF n'a pas besoin de cette charge supplémentaire puisque, aujourd'hui déjà, elle est dans une situation financière extrêmement difficile. La question est : à quelle vitesse cette aide va-t-elle être supprimée ?
Faisant suite à ce sujet, la Présidente propose aux élus de présenter dans une prochaine plénière une étude comparative très précise entre les prix des péages dans les pays européens. Il ressort déjà que les prix imposés à Fret se situent dans la moyenne.
Une autre composante bien gênante résulte de la **volonté de supprimer ou limiter certaines lignes essentiellement utilisées par Fret**.
L'UNSA regrette ce manque de volonté politique pour rééquilibrer la modalité du transport de marchandises. Une nouvelle fois ces orientations peu courageuses génèrent un risque social important pour les agents de FRET SNCF. L'UNSA rappelle que la route ne paie pas les coûts induits de son mode de transport (Pollution, accidentologie,…).

L'accord salarial : la directrice ne fait pas de commentaires particuliers, disant respecter l'accord tel qu'il a été négocié et signé.
L'UNSA répète sa volonté de trouver des moyens négociés d'augmenter le pouvoir d'achat des cheminots

Le conflit du mois de juin a été évoqué avec ses conséquences économiques mais également relationnelles entre agents non grévistes et grévistes…Nous déplorons encore et toujours l'attitude de certains représentants ou agents qui fustigent, insultent et calomnient ceux qui ne pensent pas comme eux. D'ailleurs la Directrice admet que « droit de grève » ne permet pas des attitudes menaçantes ou des attaques vis-à-vis des collègues. Elle rappelle également que le droit de travailler ne permet pas de s'affranchir des habilitations nécessaires. Enfin elle confirme que les procédures disciplinaires pour des faits reconnus de menaces ou d'exactions sur l'outil de travail iront jusqu'au bout, non pas par vengeance mais par respect du droit du travail. Le collectif ne doit pas être mis à mal car il faut continuer à travailler tous ensemble.

La réforme du ferroviaire : c'est un sujet lourd et un travail primordial pour les mois à venir. Cependant il faudra trouver un équilibre pour ne pas perdre de vue le travail et la production à accomplir. Attention au dosage. A nous d'en faire le meilleur dans la création des 3 EPIC, chacun doit savoir précisément ce qu'il aura à faire, tout en respectant les lois européennes. Mais le débat parlementaire a déjà bien éludé le rôle de chacun en termes RH, que ce soit pour l'EPIC de tête comme pour l'EPIC Réseau. Gardons à l'esprit qu'il faudra de l'efficacité au service des chargeurs, à Fret mais également vers les AO et les clients Voyageurs. C'est un challenge qu'il faudra bien discuter même s'il subsiste un énorme problème : le financement du système ferroviaire.

Accidents ferroviaires : les aspects de la sécurité restent primordiaux. Un point est fait lors de cette réunion sur l'enquête « Voie Libre ».

Trafics Fret : ils étaient de bien meilleure tenue depuis octobre 2013. Le conflit de juin, en mettant un coup d'arrêt à cette embellie, aura des conséquences directes et indirectes sur les résultats.
Mise en place des CHSCT : une réunion est prévue mi septembre pour traiter ce sujet.

L'UNSA rappelle qu'elle a pris part de manière très constructive à l'amélioration du texte de loi de la réforme du ferroviaire. L'UNSA ne s'est pas désolidarisée de la plateforme revendicative car celle-ci ne remettait pas en cause la réforme. C'est le contenu qu'il a fallu négocier et l'UNSA a assumé toutes ses responsabilités dans le seul intérêt des cheminots.
Beaucoup d'aspects restent à négocier. L''UNSA connaît l'importance de la réglementation du travail et son historique issue en grande partie de l'expérience en termes de sécurité et de qualité de vie du personnel.
Le chantier est vaste et, s'arc-bouter sur un statu quo impossible à tenir c'est conduire l'ensemble des cheminots dans le mur. L'UNSA n'est pas dans cet état d'esprit et l'expérience du FRET doit servir pour éviter la généralisation à l'ensemble de l'entreprise des erreurs qui y ont été commises.
L'UNSA constate une amélioration des chiffres du FRET mais rappelle le coût social qu'il a engendré.
Le front du refus se doit d'y réfléchir sinon la SNCF ressemblera effectivement à la « Bande de Gaza » !

Prochaines réunions du Comité d'Etablissement FRET SNCF :
Les 25 septembre 2014 et 28 octobre 2014.

Déclaration liminaire UNSA - CE FRET

Madame la Présidente

La mise en place de la réforme du ferroviaire est l'un des enjeux majeurs des mois à venir. Pour l'UNSA la priorité affichée réside d'abord dans l'arrêt d'une hémorragie financière inquiétante. La régénération du réseau et les trois LGV en cours de réalisation ne sont pas aboutie et continueront à peser sur les comptes. Elle devrait se poursuivre sur une dizaine d'années avec un engagement financier de 2,5 milliards d'Euros annuels.

L'accident de Brétigny a révélé le malaise lié à cette situation et à la bipolarisation de la gestion des infrastructures. Il a également révélé le mal être qui règne chez une partie des cheminots et les incertitudes dans le domaine de la sécurité d'exploitation.
La sécurité ferroviaire est une chaîne, et l'affaiblissement d'un maillon, entraîne sa casse.

Aujourd'hui, cette chaîne est fragilisée à plusieurs endroits car le travail des Cheminots s'est considérablement transformé en quelques années. Il est indispensable d'examiner attentivement les conséquences des réorganisations pour s'assurer qu'elles n'ont pas diminué le niveau de sécurité sur les sujets de la sécurité ferroviaire, du personnel et de la sûreté.

Un exemple très frappant c'est Le doublement, voir le triplement des territoires de production des opérateurs qui est une constante dans l'ensemble de l'entreprise. FRET n'échappe pas à ce constat.
Cet item révèle souvent le manque d'effectifs et les investissements insuffisants. Les réorganisations incessantes fragilisent la politique de maintenance et de management de la sécurité et accentuent la pression sur l'encadrement.

Dans le dossier Brétigny, l'UNSA pointe depuis longtemps le manque de personnel en région parisienne.
L'UNSA sera solidaire des agents qui pourraient être impliqués dans l'affaire de Brétigny.

L'UNSA estime que l'Etat, la SNCF, RFF et l'état doivent assumer pleinement leur responsabilité dans cette catastrophe, et pas seulement sur le plan de la communication.
Les premières audiences vont être réalisées par la justice. Pour l'UNSA il faudra chercher à savoir ce qui a déstabilisé le système pour conduire à l'accident. Il ne faudra éluder aucune cause, se poser toutes les questions, et notamment celles sur la productivité et l'augmentation de la charge.

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 ……

……

Etablissement ……**N° CP** ……..

Téléphone Service …… . **Téléphone Portable** ……

Adresse EMail (perso ou SNCF) ……..……..

A……**le**,……**Signature**……