

CE FRET 27 octobre 2015

Déclarations UNSA

Bulletin Fret n°74



Délégation UNSA : Xavier LEMAIRE – Dominique BEUTIN- Guillaume VERET –
Sophie GIRARD – Christophe BARTOLINI
Bertrand GAUTHIER (responsable OS) – Excusé : Laurent DOUBLET
Direction : Jean-Marc LONGEQUEUE – Georges ICHKANIAN – Sébastien AUBAGNAC

DECLARATION LIMINAIRE UNSA

Monsieur le Président,

Une fois n'est pas coutume, la déclaration liminaire de l'UNSA-Ferroviaire sera tout d'abord orientée vers le transport routier. L'UNSA s'associe à la douleur des familles de la catastrophe routière survenue ce week end. Sans faire d'amalgame, en attendant les résultats de l'enquête judiciaire, la route est une profession qui subit depuis de nombreuses années un dumping social constant, aggravé par une politique européenne ultra libérale. Faire l'Europe de l'Euro pour la finance sans faire l'Europe sociale en espérant que les salariés s'aligneront sur le moins disant est pour le moins irrespectueux envers ceux qui, au final, produisent les richesses.

Mais le transport est considéré comme une charge par les politiques alors qu'il pourrait être une solution de rééquilibrage sociétal.

Le Grenelle de l'environnement, parti sur cette piste, s'est lamentablement enlisé dans le lobbying de certains et dans la maladresse des gouvernements successifs. Sauf à dire que faire capoter le Grenelle de l'environnement était prémédité, la gestion du dossier de l'écotaxe est un exemple de renoncement à un rééquilibrage des modes de transport.

Au-delà des discours médiatiques, **la hausse des péages et le manque d'investissement dans le réseau secondaire impacteront de plus en plus la marge opérationnelle du FRET Ferroviaire.** Le ministère a annoncé la tenue de négociations entre l'entreprise et l'Etat avec, à la clé, des arbitrages sur le montant des investissements et des futurs péages ferroviaires. A ce jour il n'y a rien de concret et le financement de ces projets n'est absolument pas réalisé. En outre **la loi Macron va transférer un nombre important de voyageurs dans les transports routiers**, tout comme l'ouverture à la concurrence du FRET ferroviaire a mis un important nombre de camions sur la route. L'abandon du lotissement a généré 800.000 camions sur la route. Combien de bus y seront en conséquence de la loi Macron ? Sur un réseau souvent saturé et parfois mal entretenu, le cocktail risque d'être dangereux pour les citoyens.

UNSA – Union Régionale Lorraine
Gare de Metz - Porte F- 57000 METZ
☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

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



Le réseau routier est de plus en plus saturé et parfois inadapté au transport de marchandises et de voyageurs. La responsabilité de l'Etat et de l'Europe technocratique est très importante. La route est un monde, en principe, réglementé. Toutefois la réglementation est souvent inadaptée et contournée par l'absence de socle social commun.

C'est donc cet écueil qu'il convient d'éviter pour le monde ferroviaire. Il faut un cadre social équilibré de haut niveau. Entre les partisans d'un immobilisme irréaliste et ceux d'un dumping social et économique, l'UNSA a choisi la voie des salariés. Le scrutin qui se présente à nous est donc d'une importance capitale pour l'avenir du transport ferroviaire en général. L'exemple du FRET est la preuve qui incite à réfléchir. **Plus de 8000 emplois ont disparu de FRET SNCF.** C'est malheureusement une des résultantes des faits exposés ci-avant et des postures dogmatiques, tant du côté des pouvoirs publics et de l'entreprise que du côté de certains partenaires sociaux.

Ainsi, le 19 novembre prochain, sont prévues les 4 élections intéressant le nouveau GPF, à savoir les CE, les DP, le conseil de surveillance de l'Epic de tête, les conseils d'administration des Epic Réseau et Mobilité.

Le Fret est intégré pleinement à cet Epic Mobilité, même si l'UNSA s'est toujours élevé contre la création, puis le maintien, du CE Fret. **Le GPF étant maintenant constitué, il devient urgent d'élire les nouveaux représentants du personnel** ; demander, qui plus est en passant par la voie des tribunaux, le report des élections ne nous paraît pas raisonnable, face aux enjeux qui se présentent à nous, notamment :

- La négociation de l'accord de gestion des activités sociales
- La négociation de la Convention Collective Nationale de branche
- Les autres accords de substitution RFF/SNCF (Plan d'Epargne d'Entreprise, Emploi GPEC, Mobilité, Equilibre vie professionnelle et vie personnelle.

La Loi portant Réforme du Ferroviaire redéfinit les contours de l'entreprise et, à l'heure du bilan, il nous semble important de rappeler que l'UNSA a réussi à préserver Statut et intégration sociale ; de plus, par un travail important de négociation, **notre organisation a contribué à améliorer la loi en proposant des amendements pour la plupart pris en compte**, à savoir :

- Deux accords intéressement
- Les facilités de circulation pour tous les agents du GPF
- La possibilité d'intégration des agents RFF au Statut
- Des accords Logements, Mixité Egalité professionnelle, emploi des Travailleurs Handicapés pour tous les agents du GPF
- L'assouplissement des conditions d'utilisation et la monétisation du Compte Epargne Temps
- La protection sociale complémentaire des contractuels
- La présence des salariés dans le Haut Comité du ferroviaire.

Par ces actions en faveur de tous les salariés, l'UNSA a prouvé à nouveau qu'elle méritait sa place de premier syndicat réformiste de la SNCF et de la branche.

L'UNSA en choisissant la voie des salariés prendra toutes ses responsabilités pour négocier un cadre social et harmonieux...

UNSA – Union Régionale Lorraine
Gare de Metz - Porte F- 57000 METZ

☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992

ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org



UNSA - Union Régionale Lille

25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE

☎ 03 59 01 69 17 // ☎ 03 20 53 29 92 ou 220 917

ur.lille@unsa-ferroviaire.org



Intervention du Directeur de Fret SNCF, Jean-Marc Longequeue

Il ressort qu'après une année 2016 où le taux des péages sera très fort, les années suivantes voient une hausse plus contenue.

Pour les aspects sécurité, le président ne souhaite pas s'exprimer sur les récents accidents Voyageurs. Fret cherche à réaliser des analyses de risques particulièrement approfondies, surtout aux endroits où les risques sont les plus importants, dans le cadre du programme Prisme de l'entreprise. Le taux de fréquence des accidents est en baisse à Fret. Faisant suite à la restitution de l'audit de l'EPSF à Sibellin, il rappelle que la direction n'a pas la possibilité d'enjoliver les résultats de l'audit.

Le directeur déclare que l'abandon du lotissement était dû à la crise et aux choix des clients qui ont opté pour le monde routier qui souffrait lui-même et avait baissé ses prix.

Concernant les lignes capillaires, pour le cas particulier de Champagne Ardennes, il estime que chacun des partis doit faire un pas en avant, chargeurs et collectivités y mettent de l'argent dans le système. L'Etat mettrait 30%, ce sujet est donc pris en compte par les différentes parties.

Quant au passage des lignes au régime de navette, il vise évidemment à favoriser la conduite des trains par des CRML et ce pour donner une réponse économique intéressante et conquérir des marchés...

INDEMNITES POUR CONGES PRIS PENDANT LES PERIODES DE MOINDRE BESOIN A FRET SNCF

ANNEE 2016

Du 4 janvier au 6 février

Du 7 mars au 2 avril

Du 2 mai au 5 juillet

Du 1^{er} septembre au 17 décembre

UNSA – Union Régionale Lorraine
Gare de Metz - Porte F- 57000 METZ
☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org



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



DECLARATION DF Combi-Express

Monsieur le Président,

Faisant suite à une commission économique réunie le 16 septembre 2015 en présence du directeur de DFCE, la délégation UNSA relève les éléments suivants :

Les résultats présentés sont le bilan de DFCE à fin juin 2015.

Il est convenu qu'une plus grande attention est portée aux locomotives 26000 sur le parcours Languedoc-Lorraine avec une vigilance accrue par des examens spécifiques tous les 17 jours. Vérifications des dégradations et remplacements des organes, tels les contacteurs, plus fréquents peuvent améliorer le niveau de qualité dû aux clients.

Cependant ces objectifs sont altérés par des **difficultés à tenir le niveau de production et le plan de transport**, faute à des aléas aussi bien internes qu'externes. En effet les ruptures d'acheminement perdurent et plombent les résultats et il est constaté un volume de trains calés en augmentation par rapport à 2015.

Il est important de réagir sur ce bilan décevant en terme de trains calés qui génèrent des retards approchant les 40 heures, ce qui n'est pas acceptable, avec un fonctionnement en rupture sur l'autoroute ferroviaire.

Certes, **90% des retards sont externes à DFCE et, si les causes de l'activité Fret ne sont pas plus élevés, que dire de l'explosion des causes « Réseau »** : dérangements, incidents caténaires, travaux accélérés ne font que confirmer les alertes portés par les délégations UNSA dans toutes les instances de l'entreprise. Aujourd'hui force est de constater que l'état du réseau met en péril toutes les activités, et celles en difficulté comme le Fret. Intempéries, divagations et suicides sont évidemment moins faciles à anticiper et ajoutent aux difficultés rencontrées.

En baisse de 1,4 million d'euros, le marché est également tiré vers le bas en attendant une hypothétique reprise des volumes mais également une amélioration de la performance du système ferroviaire.

Concernant les réflexions autour de l'offre commerciale, notons l'incitation faite aux loueurs pour investir dans des wagons plus flexibles pour l'acheminement des fruits et légumes. Il convient aussi de prendre en compte la concurrence forte de la route sur certains trafics qui remontent d'Espagne vers Rungis. Une recherche d'innovations est en cours pour concevoir des volumes additionnels, c'est à dire du trafic conventionnel avec du combiné. Il s'agirait dans un premier temps d'un train dans le sens sud/nord et de deux trains dans le sens nord/sud (1 vide et 1 avec fruits et légumes et autres marchandises).

Au delà du **bilan du premier semestre de cette année, décevant malgré la reprise de quelques trafics**, on peut entrevoir une embellie pour 2016 avec des contrats signés avec Froid Combi, La Poste, Novotrans, Hupac, Le Monde... Interrogé sur la pertinence d'être présent sur les OFP, la direction de DFCE pense qu'il s'agit là d'une opportunité de faire

UNSA – Union Régionale Lorraine
Gare de Metz - Porte F- 57000 METZ
☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org



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



évoluer fret SNCF dans un outil local plutôt qu'une mutualisation de l'ensemble des trafics. Les acteurs locaux et les collectivités qui mettent de l'argent dans une OFP voudront l'utiliser à plein régime et la rentabiliser en y mêlant un maximum d'opérateurs. Il conviendra que Dunkerque fonctionne en début d'année et, de manière générale, il est attendu plus de coopération entre DF : pour ce qui concerne DFCE c'est essentiellement avec DFCA et Autochem que sont attendues de plus nombreuses mutualisations.

Enfin, **concernant les aspects sociaux**, l'UNSA déplore la non couverture de 8 postes et note une volonté de faire revenir des détachés de l'Infra. La direction souhaite également faire diminuer l'absentéisme, surtout les absences de longue durée, et nous y porteront la plus grande attention sur les moyens utilisés.

Et que penser de la terminologie « Performance RH » trouvée par la direction et qui ne vise qu'à baisser les effectifs ? La baisse significative de 47 agents en un an représente 6,5% des effectifs de DFCE. Sur ce plan toutes les DF ont prouvé leur redoutable efficacité. Triste...

Merci de votre attention
La délégation UNSA-Ferroviaire

Intervention de Monsieur Stéphane Derlincourt, directeur de DFCE

La qualité de service reste la priorité de DFCE et il est impératif d'effectuer les 2 rotations par quotidienne prévues. Avec une seule rotation ce n'est pas tenable. Il faut également limiter les grands retards et DFCE s'y emploie en interne avec le concours des autres DF (y compris pour les manœuvres, l'établissement des bulletins de composition, etc...) puis ECAF, avec le Matériel (plan de fiabilité des 26000/27000).

Un regard a également été posé sur les bureaux de commande et des moyens de secours ont été positionnés à des endroits stratégiques pour interventions rapides. Travail également avec DCF pour protéger les trains en retard en les garants dans des endroits où ils peuvent être repris facilement.

Les moyens dédiés sur certains trafics sensibles visent à limiter les pénalités et la casse du plan de transport qui entraînent une perte de chiffre d'affaire et une image ternie du marché en cas de grands retards. Expérimentation GIRAF (groupe d'intervention rapide des autoroutes ferroviaires) sur l'axe Bettembourg / Le Boulou en positionnant des ADC à Bettembourg (2), Aiton (1), Le Boulou (2). En conduite, ces ADC sont utilisés au titre 1, sinon au titre 2 à d'autres tâches...

UNSA – Union Régionale Lorraine
Gare de Metz - Porte F- 57000 METZ
☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org



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

