



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

DP Lorraine DFCA - 03 10 2013

Bulletin n°125 – octobre 2013

Déclaration UNSA

(le seul syndicat qui ne parle pas des autres syndicats !)

Monsieur le Président,

L'actualité autour de Fret SNCF est à nouveau riche...tout le monde se penche, à sa façon, sur le malade :

- L'ARAF avec l'analyse de son Président, Pierre Cardo, sur les dysfonctionnements subis par Fret SNCF,
- la commission européenne avec son étude sur les méga-camions,
- le Ministre des Transports, avec le report de l'écotaxe mais aussi avec son nouveau projet de redynamisation du fret ferroviaire
- et, enfin, l'entreprise dans le cadre de sa vision « Excellence 2020 » et de son plan stratégique 2014-2020.

En effet, le Président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires rappelle que la situation du fret ferroviaire est lié à un « problème de coût » et non « à l'ouverture de ce marché à la concurrence ». Derrière ce problème de coût transparait la réglementation du travail des Cheminots. Pour L'UNSA, cette analyse est contestable.

Il est vrai que le modèle économique de Fret SNCF n'est pas viable dans le contexte concurrentiel et législatif actuel.

Il est vrai qu'il subsiste un vrai problème de coût mais il convient d'en analyser les causes. Ce différentiel de coût est lié, entre autres, aux conditions d'ouverture à la concurrence du marché du fret ferroviaire. Rappelons que cette ouverture s'est faite dans la précipitation avec la caution des acteurs concernés du moment : les institutions européennes avec leur dogme d'ouverture à la concurrence sans régulation des modes de transports, le Ministère du Transport en cautionnant une absence d'équilibre entre modes de transport route/fer et, enfin, l'entreprise en l'absence de participation aux travaux de la CCFF et du choix du tout TGV.

En ce qui concerne la réglementation du travail, elle a fait ses preuves en termes de qualité de vie, de sécurité des circulations et de conditions de travail des Cheminots. Elle ne saurait être remise en cause sur le fond. En ce sens les tentatives zélées des DF pour modifier les régimes de travail sont contraires à la réglementation actuelle et contraires aux conclusions de l'entreprise lors de la dernière DCI.

Par contre, l'UNSA partage le constat établi par l'ARAF en matière de « rigidité et complexité dans l'attribution des sillons » : l'obligation de réserver un an à l'avance des sillons est une vraie contrainte pour les chargeurs.

Quant à la commission des transports du parlement européen, elle persiste dans sa stratégie de libéralisation du marché en proposant un recours à des méga-camions en prétextant que ceux-ci « ne devraient pas avoir d'impact trop significatif sur le report modal fret » !

Même si cette étude ne fait pas l'unanimité chez les députés, la commission envoie un signal fort au lobby routier et fragilise encore un peu plus le fret ferroviaire.

Au niveau national, le Ministre des transports souffle le chaud et le froid. Il annonce le report de l'entrée en vigueur de l'écotaxe poids lourds au 1^{er} janvier 2014 pour cause de dysfonctionnements non-structuraux, dans la foulée, il lance une conférence pour redynamiser le fret ferroviaire. A l'occasion de ce nouveau rendez-vous, il serait opportun de faire un bilan de l'ENFF (engagement national en faveur du fret ferroviaire) avant toute nouvelle initiative.

Cependant, fidèle à sa stratégie de concertation, l'UNSA participera aux groupes de travail en espérant qu'il ne s'agira pas d'une énième opération de communication.

Pour l'UNSA, cette rentrée est le point de départ d'une série d'actions pour l'amélioration des conditions d'exercice du travail :

- En premier lieu, nous faisons une fois encore le constat que le nombre d'agents sans postes est en augmentation. Certes, les espaces Mobilité Emploi ont le mérite d'être une voie de recours pour accompagner celles et ceux qui sont sans poste. L'entreprise nous a-t-elle démontré à ce jour leur efficacité ? Comment est utilisée la politique de mobilité ? Choix possible ou seule voie d'issue ? Avons-nous vu des statistiques détaillées sur les retours à un emploi pérenne ? Comment ne pas parler des contraintes multiples que subissent les personnels concernés et qui constituent une source aggravante des risques psycho-sociaux du travail pour une population fragilisée. Pour nous il s'agit bel et bien d'une rupture d'emploi. Nous en profitons pour rappeler à l'entreprise que tout employeur doit offrir à chacun de ses salariés un emploi correspondant à sa qualification. Est-ce toujours le cas ?

- En second lieu, l'arrivée des nouvelles technologies, l'incidence des travaux de nuit à l'infrastructure, par exemple, où les cadres pilotent des opérations nocturnes alors que le jour, ils préparent les travaux suivants et participent aux réunions de coordination ; la situation des DPX dont les territoires d'intervention sont de plus en plus étendus et la taille des équipes de plus en plus importantes, le Fret a montré l'exemple à ne pas suivre dans le domaine des étendues géographiques, la Lorraine en premier lieu. Sans compter l'important et anormal report de tâches transverses qui asphyxie les organisations et les agents. Tous ces sujets qui remettent en cause les conditions et la qualité de vie au travail, l'équilibre vie privée/vie professionnelle vont jaloner notre action syndicale des prochains mois.

- Sur la Lorraine, il convient de cesser toutes ces restructurations Fret destructrices d'emplois et qui mènent les organisations de l'activité vers un seuil qui ne permettra plus la moindre reprise. A titre d'exemple, le triage de Woippy qui, à force de réorganisations rapides, souffre d'un manque d'effectifs flagrant, il en est de même à Pont à Mousson.. L'UNSA est intervenue à de multiples reprises sur ces sujets. Cette situation ne peut perdurer qui, au-delà des risques d'accidents, entraîne un taux d'absentéisme record pour ce site. Là aussi, notre organisation a prévenu en son temps la direction...en vain. Et que dire des chantiers de zone diffuse qui sont dépouillés de leur capacité de production. Et que dire du manque d'ambition de Fret Sncf, incapable de se positionner sur des projets de développement (voir le projet de Blainville où le groupe va à nouveau privilégier VFLI).

La nouveauté de cette rentrée, c'est la liste de toutes nos envies, de tous les combats de l'UNSA Cheminots pour oublier le cynisme des faiseurs de stratégies qui confondent flexibilité et stratégie, la routine qui nous pèse ou la pression qui nous écrase, pour oublier toutes ces raisons qui font prendre le service à reculons (et là encore la liste n'est pas exhaustive). Cette liste de nos envies, nous souhaitons la réaliser...

- Enfin, que penser du projet d'entreprise « Excellence 2020 » ?

D'après le Président Pépy, il « s'engage » dans le métier du transport et veut que la branche reste « un opérateur de référence » tout en « repositionnant Fret SNCF » et en souhaitant la mise en place d'un CSH...

En réalité, le plan stratégique 2014-2020 présenté au Comité Transport et Logistique du CA pose le problème du modèle économique de Fret SNCF avec, entre autres, une dégradation progressive de la MOP (Marge opérationnelle = différence entre CA et dépenses d'exploitation) à partir de 2018 et la poursuite de plan de productivité à très court terme.

En conclusion, il faut surtout en déduire que Fret SNCF n'a jamais été aussi fragile et que, effectivement, la nécessité d'un CSH devient cruciale !

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

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**.....

COTISATIONS 2013

| Adhérents QUALIFICATION | Cotisations annuelles | Réduction | Coût annuel | Coût mensuel |
|-----------------------------------|--------------------------|---------------|--------------------|---------------------|
| | Euros | d'impôt (66%) | réel après réduc. | réel après réduc. |
| A/B - TA | 89,00 € | 58,74 € | 30,26 € | 2,52 € |
| C - TB 1 | 93,00 € | 61,38 € | 31,62 € | 2,64 € |
| D 1 - TB 2 | 98,00 € | 64,68 € | 33,32 € | 2,78 € |
| D 2 - TB 3 | 108,00 € | 71,28 € | 36,72 € | 3,06 € |
| E 1 | 108,00 € | 71,28 € | 36,72 € | 3,06 € |
| E 2 | 121,00 € | 79,86 € | 41,14 € | 3,43 € |
| F 1 | 134,00 € | 88,44 € | 45,56 € | 3,80 € |
| F 2 | 150,00 € | 99,00 € | 51,00 € | 4,25 € |
| G 1 | 160,00 € | 105,60 € | 54,40 € | 4,53 € |
| G 2 | 173,00 € | 114,18 € | 58,82 € | 4,90 € |
| H 1 | 185,00 € | 122,10 € | 62,90 € | 5,24 € |
| H 2 | 197,00 € | 130,02 € | 66,98 € | 5,58 € |
| CS | 210,00 € | 138,60 € | 71,40 € | 5,95 € |
| Contractuels | | | | |
| Exécution | 89,00 € | 58,74 € | 30,26 € | 2,52 € |
| Maîtrise | 108,00 € | 71,28 € | 36,72 € | 3,06 € |
| Cadres | 134,00 € | 88,44 € | 45,56 € | 3,80 € |
| Alternants | | | | |
| | 42,00 € | 27,72 € | 14,28 € | 1,19 € |
| Retraités | | | | |
| | 42,00 € | 27,72 € | 14,28 € | 1,19 € |
| Veuves et Veufs | | | | |
| | 20,00 € | 13,20 € | 6,80 € | 0,57 € |