

Les cheminots attaqués tous azimuts !!

Depuis quelques jours, le monde du ferroviaire est en ébullition suite à la diffusion, dans un grand quotidien national, d'un entretien informel datant du 1^{er} juillet du Président de la République avec quelques cheminot-e-s et Guillaume Pépy. Dans celui-ci, Emmanuel Macron affirmait: « *Pour être franc, je pense que le modèle sur lequel on a vécu, le mythe de la SNCF, n'est pas celui sur lequel on construira la SNCF du XXI^{ème} siècle* ».

Dans la même semaine, les médias relaient le dépôt d'une proposition de loi sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire (TGV, TET et TER), réalisée par les Sénateurs Hervé Maurey (UDI-UC, Eure) et Louis Nègre (Les Républicains, Alpes-Maritimes). Il était impossible de faire l'impasse sur les différents articles de « *ce que coûte la SNCF aux Français* », les propos sur le « *statut avantageux des cheminot-e-s* ».

Les problématiques du ferroviaire ne sont pas nouvelles. Si la dette est aussi importante et perdure, c'est parce que l'État n'a pas joué son rôle durant de trop nombreuses années. Aujourd'hui, l'État propose simplement, pour solder cette situation, de sacrifier les acquis sociaux des cheminot-e-s. Il est intellectuellement malhonnête de mettre en parallèle le financement du ferroviaire avec les « acquis sociaux » des cheminot-e-s. L'évocation de ces sujets dans le contexte des ordonnances de la loi Travail et de l'ouverture à la concurrence du secteur, est un jeu très risqué !

Il est hors de question de financer la dette ferroviaire sur le dos des salariés. L'UNSA-Ferroviaire ne cédera pas au chantage qu'on lui oppose !

Opposer la population française (les travailleurs contre les chômeurs, le service public contre le privé) n'est pas récente et les cheminot-e-s ne sont pas épargné-e-s, bien au contraire. L'UNSA suggère la reprise par l'ÉTAT de la dette de SNCF Réseau et de SNCF Mobilité. En effet, depuis des années les gouvernements imposent une politique d'investissement à la SNCF, cette dette n'appartient donc pas à la SNCF mais à l'ÉTAT.

Cet acharnement médiatique qui laisse croire que les personnels du Groupe Public Ferroviaire (GPF) SNCF sont des nantis ne sert qu'à occulter les erreurs des gouvernements successifs. Néanmoins, l'UNSA-Ferroviaire ne s'associera pas au mouvement social du 12 septembre, dont les motifs sont principalement axés contre la réforme du droit du travail et ne s'inscrivent pas dans une démarche purement «ferroviaire».

Les cheminots peuvent compter sur l'UNSA Ferroviaire pour défendre leur statut !

Laurent LEGAY

Union Régionale UNSA Ferroviaire de Normandie

11, rue de Buddicum
76300 Sotteville les Rouen

Tél SNCF : 33.25.85

Fax : 09 58 94 23 13

Tél ext : 02 35 72 74 82

E-mail : ur-normandie@unsa-ferroviaire.org



UNSA Ferroviaire Normandie

350

Est le nombre de trains
TER par jour sur la Région de Normandie





Plan d'action adhérence 2017 :

Un train repose uniquement sur quelques centimètres carrés de surface, et cela en fait un moyen de transport économique en énergie car la résistance du frottement est extrêmement faible. Mais ceci est également une faiblesse dans des circonstances comme la période automnale, quand les conditions météorologiques et la pollution (chute des feuilles, pollution industrielle, ...) réduisent fortement le coefficient d'adhérence roue-rail.

Cette faible adhérence entraîne des glissements de la roue sur le rail, il s'agit alors de patinages en traction et d'enrayages lors de la phase d'arrêt. Lors de la phase d'accélération ou de freinage, la roue glisse sur le rail, le train est alors ralenti dans sa prise de vitesse. Cet événement est la cause de retards et de dégradations du rail et de la roue.

Ces patinages et enrayages sont courants en période automnale, mais lors de ces deux dernières années, leur fréquence sur la Ligne Paris Granville et les conséquences qui s'en sont suivies ont été particulièrement désastreuses. La Direction SNCF de Normandie a présenté à Mr MORIN, Président de la Région Normandie, le plan « adhérence » contenant plusieurs mesures visant à réduire ce problème:

- 1_ action de lavage et de grattage des rails
- 2_ adaptation des gestes de conduite
- 3_ changement de logiciel anti- enrayeur
- 4_ maintenance préventive et curative des essieux
- 5_ transmission et analyse en temps réel des données adhérence : big data
- 6_ vitesse d'exploitation 120 km/h

On ne peut qu'être d'accord avec ces mesures qui étaient déjà en grande partie assurées par la SNCF, mais la question qui se pose est : **qui financera ce plan ?**

Point sur l'ouverture à la concurrence des grands parcours avec les cars :

Depuis l'ouverture de ce marché, mi 2015, à la suite de la loi MACRON, la montée en puissance des cars est continue et régulière : + 25% chaque trimestre....

L'avantage de ces cars reste le prix du billet mais les entreprises font les comptes : OUIBUS (filiale de la SNCF) a enregistré une perte de 45 millions d'€ en 2016, Flixbus a perdu l'année dernière entre 3 à 6 millions d'euros... En 2015 cinq opérateurs se disputaient le marché, ils ne sont plus que trois actuellement.

Pour être rentable, le prix du billet doit augmenter, et les entreprises se lâchent : en un an +146% !

Si les cars sont en concurrence directe avec les trains sur certains parcours, certaines Régions comme la Normandie, seront en 2020 Autorité Organisatrice de la mobilité sur leur territoire et pourraient décider de fermer certaines lignes ferroviaires (exemple la ligne : Caen-le Mans- Tours).

Notre entrevue avec Mr DUPONT (Directeur de Région) a confirmé nos craintes (voir article ci après). Libre cours après aux entreprises de cars d'augmenter encore leurs tarifs afin d'assurer leur équilibre financier mais prenant ainsi les utilisateurs en tenaille !

Si vous avez une idée de publications pour le journal (bons plans, sujets d'articles, recettes de cuisine,) n'hésitez pas à revenir vers l'union régionale afin que nous puissions partager entre tous les adhérents !!

Entrevue avec Mr DUPONT le Directeur de Région

Le 17 Août, une délégation UNSA composée de Sophie DEMARES et Laurent LEGAY a été reçue par le Directeur de Région, Mr DUPONT Jean Philippe, ainsi que par le Directeur des Ressources Humaines de la Direction Régionale, Mr LEFEVRE Philippe.

Le but de cet échange était de faire part à la Direction des préoccupations de l'UNSA sur le territoire normand.

Nous avons donc évoqué plusieurs thèmes :

La future convention entre la SNCF et la Région.

Actuellement il existe deux conventions signées entre les anciennes Régions de Haute et Basse Normandie et la SNCF (prestataire de services) qui devaient se terminer en 2018. Ces conventions fixent l'organisation du plan de transport ferroviaire ainsi qu'un cadrage financier et qualitatif. Mais depuis le 01 Juillet 2016, la Normandie ayant été réunifiée, une nouvelle convention doit être discutée entre la nouvelle Région et la SNCF. Une signature devrait intervenir avant fin 2017, mais il s'agira d'une convention transitoire qui se terminera en 2020.

Pourquoi 2020 ?

- En 2020, l'ouverture à la concurrence des Trains Express Régionaux (TER) sera effective.
- En 2020 La Région deviendra Autorité Organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire (TET).
- En 2020, la Région définira dans sa globalité la mobilité sur la Normandie avec le train et les autocars.
- En 2020, la Région pourra décider de faire appel à des entreprises concurrentes pour assurer son plan de transport (DB, Transdev...).

Pour le Directeur de Région la SNCF doit faire un saut qualitatif important afin d'atteindre les objectifs qui seront fixés par cette convention transitoire.

La vente de billets.

« Le constat est clair : les voyageurs achètent leurs billets par internet ou sur les bornes automatiques. Les guichets de vente ouverts en 2x8 ne se justifient plus. La situation doit changer. Les solutions envisagées seraient : soit de fermer les guichets, soit de les laisser ouverts à la journée mais de faire évoluer le métier d'agent de vente. Plusieurs pistes sont envisagées :

- *vente de produits autres que SNCF en signant des partenariats avec la Poste, l'Office du tourisme par exemple.*
- *vente de titres de transport mais l'agent pourrait travailler pour d'autres services au sein de la SNCF comme il y a quelques années. »*

Si nous partageons avec Mr le Directeur le constat sur l'évolution des modes de consommation, nous ne pouvons pas valider la fermeture de points de vente. Quant à l'évolution avec des partenaires extérieurs cela nous laisse très sceptiques !

Lutte anti fraude

L'EAS (Equipement Agent Seul c'est-à-dire uniquement le conducteur de train) est amené à se développer sur de nombreux trains effectuant des distances courtes d'ici 2020.

Les contrôleurs resteraient, le conditionnel est ici important, sur les trains longue distance. Pour les lignes équipées EAS, une brigade de contrôleurs serait créée pour intervenir de manière aléatoire. D'ailleurs depuis le 28 Août 2017, la Lezard'Express Régionale reliant Le Havre, Harfleur, Montivilliers Rolleville est expérimentée en EAS.

Mr DUPONT n'a pas pour autant défini les prochaines lignes qui seront équipées en EAS.

L'UNSA ne peut que s'inquiéter de ces nouvelles pratiques d'une part pour la *sûreté* des voyageurs, la présence d'un contrôleur est rassurante et d'autre part pour la *sécurité* des voyageurs et notamment en situation perturbée.

Ces problèmes ont été balayés d'un revers de main par la direction La Direction Régionale se réfugie derrière les coûts et les contraintes budgétaires. « Nous devons être compétitifs pour affronter l'ouverture à la concurrence ».

Point sur la fusion des 3 instances représentatives du personnel (IRP)

Le 31 août, le gouvernement a rendu public les projets d'ordonnances modifiant le code du travail. Une disposition prévoit la fusion de trois instances représentatives du personnel qui sont : les Délégués du Personnel, le Comité d'Entreprise et le Comité d'Hygiène de Sécurité et des Conditions de Travail. DP+CE+CHSCT=DUP (Délégué Unique du Personnel)

L'imposition d'un modèle unique à toute entreprise est, pour l'UNSA, un non-sens. Pourquoi ne pas laisser aux acteurs de l'entreprise, qui, eux, connaissent parfaitement ses réalités, le soin de décider par la négociation des formes des instances représentatives les plus adaptées ?

De surcroît, cette instance unique risque de diminuer la capacité des élus du personnel à exercer pleinement leur rôle de défense des intérêts des salariés, singulièrement dans les petites et moyennes entreprises où elle pourrait rimer avec une diminution de moyens, une réduction des possibilités de recours à l'expertise.

Plus grave encore, cette concentration contient en germe un double éloignement pour les représentants des salariés : démocratique, car il induira une professionnalisation de leurs fonctions au risque de les couper des réalités professionnelles de leurs mandants, et géographique car, dans beaucoup d'endroits, la proximité physique avec les salariés sera plus difficile à assurer.

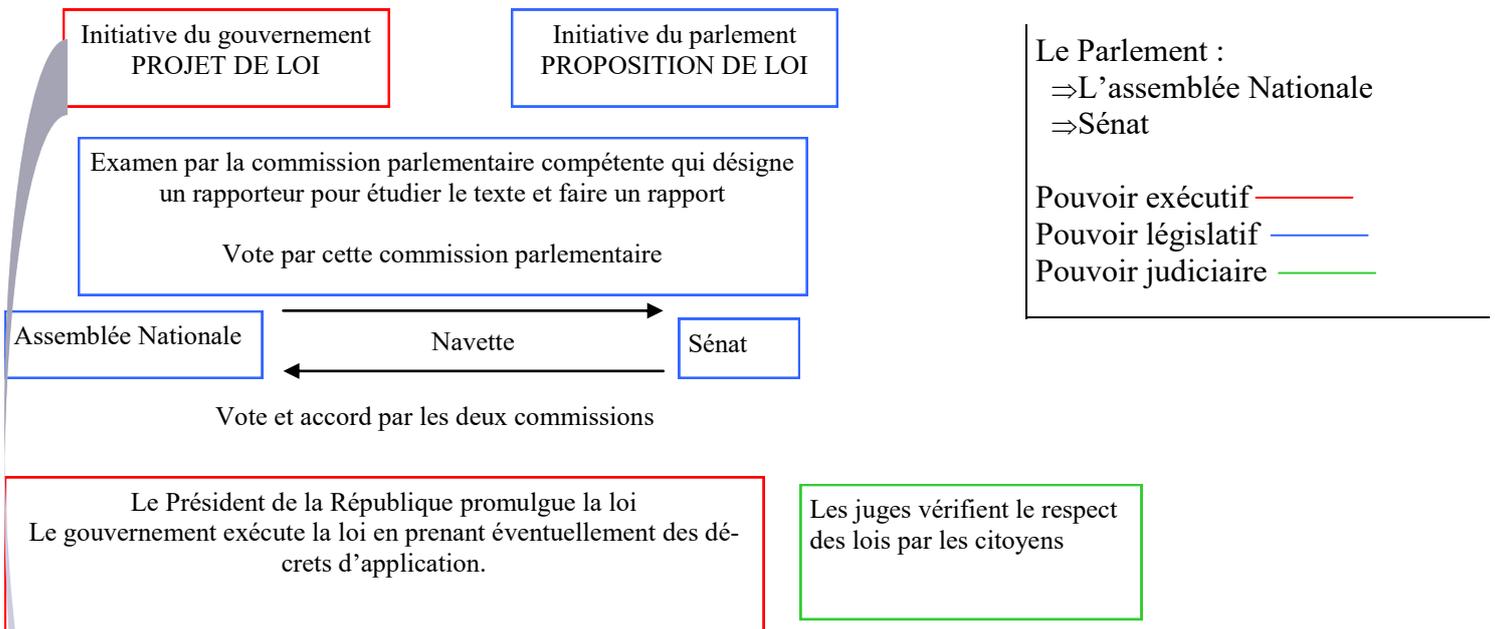
La totalité des projets d'ordonnances (159 pages) est actuellement en cours d'analyse par le service juridique de l'UNSA. A suivre..

Petit rappel sur l'organisation du temps de travail.

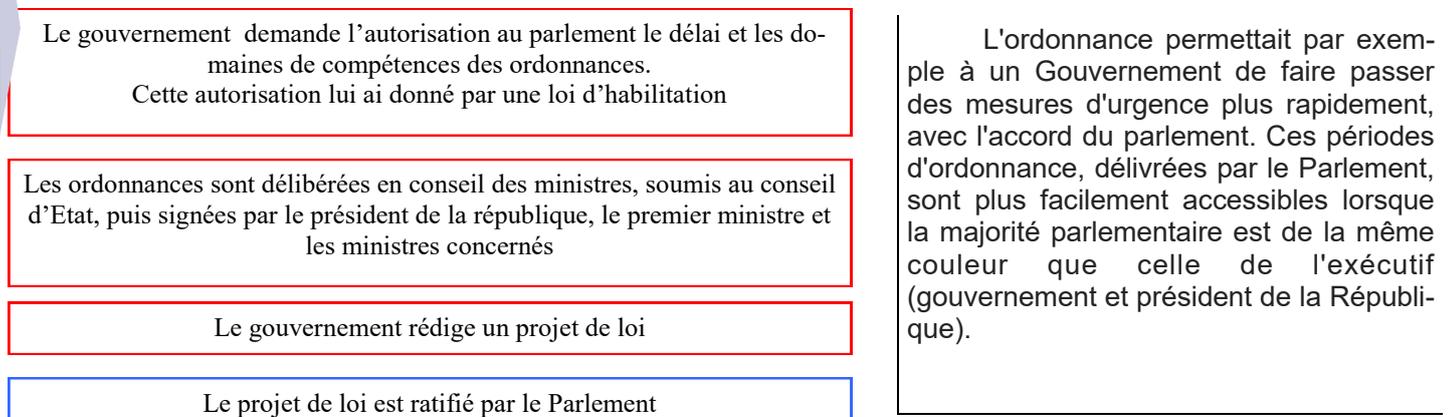
- Le RH 077 n'existe plus. Désormais chaque agent est
- ⇒ soit soumis à un tableau de service (repris dans l'accord au contrat de travail et à l'organisation du travail dans la branche ferroviaire)
 - ⇒ soit il a accepté le forfait jour (lorsque son poste est ouvert à ce type de contrat)

Petit rappel, nous avons deux profils
FACEBOOK
Un pour les adhérents :
UNSA ferroviaire Normandie
Un pour tout public :

Comment se promulgue une loi ?



Comment se vote une ordonnance ?



Calendrier :

- Entre le 09 juin et le 21 septembre les organisations syndicales seront reçues 6 fois.
- Entre le **24 et 28 juillet** adoption de la loi d'habilitation
- Au plus tard le **28 août** les ordonnances sont envoyées au Conseil d'Etat
- le **20 Septembre**, l'adoption des ordonnances se fera sur trois thèmes :
 - ⇒ La nouvelle articulation de l'accord d'entreprise et de l'accord de branche
 - ⇒ La simplification et le renforcement du dialogue économique et social et de ses acteurs
 - ⇒ La sécurisation des relations de travail

L'UNSA s'est inscrit dans ce cadre de concertation dans le but d'aboutir à des documents les plus équilibrés possible, dans lesquels les intérêts des salariés seront aussi pris en compte.

C'est à cette fin qu'elle fera entendre sa vigilance comme ses propositions.

Quelques mots sur le groupe SNCF

- ⇒ Le nombre de filiales dans le groupe SNCF est au-delà des **1000 entreprises**.
- ⇒ Le groupe SNCF comptait **260 000** agents en 2016.
- ⇒ La SNCF (SNCF EPIC de tête + SNCF réseau + SNCF mobilité) comptait **149 500** agents en 2015.
- ⇒ Le groupe SNCF réalise plus de 33% de son chiffre d'affaire hors territoire français. Le groupe est implanté dans plus de **120** pays. Et l'objectif de Mr PEPY est de passer à **50%** d'ici 2022.

Pour Mr PEPY, l'ouverture à la concurrence sur toutes les lignes entre 2020 et 2023 est une opportunité et il ambitionne d'amener le groupe à la place de numéro 1 de la mobilité en Europe. A cette fin, l'entreprise se diversifie, rachète ou crée des sociétés privées (Ouicar, Ouibus).

L'UNSA ne peut que dénoncer cette méthode car à terme les filiales du groupe SNCF se retrouvent en concurrence avec la maison mère !!! Un exemple flagrant est la ligne tram-train T 11 express reliant la gare du Bourget à celle d'Épinay sur Seine. Cette ligne fonctionne sans aucun cheminot, la maison mère ayant préféré donner tout le marché à sa filiale KEOLIS. Les conducteurs seront donc polyvalents, la vente de billets s'ajoutant à la conduite des rames et à la sécurité des voyageurs !

L'UNSA trouve le positionnement du groupe SNCF de plus en plus dangereux car il met à mal non seulement notre entreprise mais également la sécurité des voyageurs.

