

[Tapez ici]



Paris, le 11 octobre 2016

CC GPF du 11 octobre 2016

Monsieur le Président,

Décidemment l'actualité ferroviaire ne nous laisse pas de répit tant les dossiers en la matière sont nombreux et fortement médiatisés.

Face à un gouvernement qui affiche une volonté politique favorisant le ferroviaire, force est de constater qu'il ne met pas les moyens en face de ses engagements. Le rapport stratégique d'orientation et le rapport sur la dette du ferroviaire ne donnent que des constats sans apporter le début d'une solution et encore moins les moyens nécessaires pour assumer ces choix. Durant tout le processus lié aux concertations sur la réforme du ferroviaire l'UNSA a œuvré dans un sens combatif pour un ferroviaire performant et attractif pour le 21^{ème} siècle. Sur les trois volets, à savoir : la gouvernance, le social et le financement, les travaux menés ces dernières années ont permis la création du GPF et, par la validation des accords de branche et d'entreprise un cadre social harmonisé. Le dernier volet du triptyque, à savoir le financement, se solde aujourd'hui clairement par un désengagement de l'Etat. Les engagements de l'Etat en la matière ont clairement volé en éclats. Ce rapport ne fait que confirmer les renoncements successifs des sources de financement possibles. Ainsi l'abandon de l'écotaxe, les taxes sur les autoroutes, la transgression du principe de la règle d'or, sont autant de marqueurs de désintérêt d'une volonté pro-ferroviaire.

De plus, l'Etat continue d'imposer des investissements à la SNCF pour sauver les emplois d'Alstom. Cette situation est de nature à s'interroger sur la cohérence politique menée dans le transport ferroviaire, voire dans le transport dans sa globalité.

Dans ce contexte économique-stratégique les médias s'en donnent à cœur joie et donnent une image ternie de la SNCF, mais également des cheminots. Sans remettre en cause la sacro-sainte liberté d'expression, il est pour l'UNSA

[Tapez ici]

inadmissible que les valeurs et le travail des cheminots au quotidien soient jetés en pâture pour assurer le buzz médiatique et faire de l'audimat à une heure de grande écoute. Par ailleurs il est, selon nous, plus que regrettable que des cheminots salariés de la SNCF alimentent ce type de débat.

Dans le même état d'esprit, il est selon nous inadmissible qu'un Président de Région, Normandie pour être clair, traite la SNCF et les cheminots de je cite « gros nuls ».

Par courrier en date du 22 septembre 2016, nous avons fait part de notre indignation à Monsieur Hervé MORIN. A ce stade nous n'avons pas eu connaissance d'une réaction de la SNCF à ces propos pour le moins déplacés. Et comme si cela ne suffisait pas, le Président de la Région PACA met son grain de sel en annonçant la rupture de toutes négociations avec la SNCF dans le cadre du renouvellement de la convention TER en focalisant sur les tensions sociales, et le prix de la convention. Christian ESTROSI évoque « les cars régionaux » et les « bus à haut niveau de service » pour contrer le monopole de la SNCF. Cette posture de défiance visant à accélérer l'ouverture à la concurrence doit interpeller l'ensemble des partenaires sociaux afin de préserver les marchés de la SNCF dans un contexte où, au-delà du seul aspect économique, serait évoqué le fait de chercher une alternative à la SNCF devient un acte politique porteur.

Mais si nous sommes bousculés par les décisions institutionnelles, la DIRECTION SNCF ne fait pas mieux. En effet, l'agenda social a bien du mal à redémarrer.

L'UNSA reste en attente de la poursuite des travaux de modernisation du dialogue social faisant également partie du processus de la réforme du ferroviaire.

Dans un contexte de départs record de l'Entreprise, nous attendons beaucoup des négociations d'un accord GPEC volontaire », sans oublier le dossier formation en entreprise ou dans la branche. A ce titre nous exprimons notre opposition à la dévaluation des diplômes de l'éducation nationale par le recrutement en-dessous des conditions de recrutement liées au niveau des études.

Cette démarche s'inscrit dans le schéma de réduction des coûts de production annoncée par le Président lors du séminaire des managers début septembre 2016. Ce plan d'économies se traduit par l'équation $4 \times 5 \% = 20 \%$ annoncée lors de ce séminaire.

Pour l'UNSA, cette stratégie est de nature à rabaisser le centre de gravité décisionnaire de l'Entreprise et donner plus de responsabilités et de charges aux DPX de proximité déjà surchargés. On retrouve déjà cette stratégie dans le projet des petits collectifs en IDF.

Nous souhaitons également intervenir sur la situation à l'IFF de Rabat.

Entre les périodes de « mois Saint », où nos agents n'ont pas pu se restaurer le midi sur place, le réfectoire ne leur était pas accessible, leur seule possibilité était de pouvoir boire l'eau des robinets des lavabos situés dans les toilettes.

[Tapez ici]

Quelle belle leçon d'hygiène dans un pays où il est recommandé de boire de l'eau minérale en bouteille décapsulée devant soi !

L'histoire aurait pu s'arrêter là, mais c'était sans compter le dernier rebondissement survenu les semaines 38 et 39.

Des agents ont été victimes d'intoxications alimentaires, qui pour certaines se sont révélées sévères.

L'un est parti de Rabat sous assistance respiratoire et il a fini au SAMU à Paris !

Entre les agents victimes de « Tourista » sur place et l'avion qui a dû faire une escale d'urgence pour secourir les personnes malades, la situation est devenue très critique, voire dangereuse.

L'UNSA vous alerte et vous demande de prendre impérativement les mesures nécessaires, en tant qu'Employeur responsable de la santé physique et morale de vos agents, et de suspendre tout envoi d'agents dans ce lieu tant que les risques sanitaires ne seront pas maîtrisés !

L'UNSA exige par la même occasion de connaître quel est le CHSCT compétent pour traiter de cette problématique, ainsi que le REX précis des événements des semaines 38 et 39.

Pour conclure, nous soulignons et partageons l'engagement du CCGPF pour l'accueil des migrants dans les centres de vacances. Cette démarche traduit l'approche citoyenne du CCGPF et de la SNCF. Nous demandons toutefois une attention particulière sur l'application de la convention de mise à disposition des locaux.

En réponse aux propos liminaires M. Loic HISLAIRE partage l'analyse sur les injonctions contradictoire entre les ambitions et les moyens affichés par l'Etat. Il souligne que suite à la réforme territoriale, les Régions disposent de nouveaux pouvoirs, notamment en matière de transport. Il convient que la question financière du ferroviaire n'est pas résolue. Il convient toutefois de s'inscrire dans la réalité contemporaine et accepter le changement pour y adapter l'Entreprise et les salariés au mieux. La question du transfert des personnels est un sujet crucial, il ne faut pas laisser le champ libre sur cette question.

Sur l'achat des 15 TGV à Alstom, il précise que c'est l'Etat qui a fait le choix, l'exploitation de ce matériel ne sera pas forcément assurée par la SNCF.

[Tapez ici]

1) Consultation annuelle sur la situation économique et financière et sur la politique de recherche

- Présentation du bilan d'activité innovation et recherche

Monsieur le Président,

Un point à l'ordre du jour, partie intégrante du bloc de consultation n°2, nous amène à nous exprimer sur le bilan 2015 de l'Innovation et de la Recherche de l'Entreprise ; comme souvent concernant ce sujet, l'UNSA regrette que cette consultation soit purement formelle et ne réponde pas à un avis prospectif sur le sujet.

Pour autant, le bilan de l'année 2015 a été présenté en commission économique du CCGPF, des réponses ont pu être apportées à nos interrogations et nous avons pu entrevoir quelques éléments de l'année en cours, notamment les premiers résultats du Groupe Public Ferroviaire ; il est indéniable que la réforme du ferroviaire permette de mieux partager les données, notamment depuis l'intégration de RFF dans le GPF. Pour l'UNSA, c'est un atout et il est maintenant plus aisé de mettre en œuvre des projets communs dans l'Epic Réseau, certaines contraintes étant levées.

La fonction Innovation et Recherche, qui a pour mission principale de convaincre, accompagner et piloter la création de nouveaux produits et services, s'appuie sur deux ressources que sont la veille et l'invention.

Cette fonction, positionnée dans l'Epic de tête doit donner de la cohérence et l'UNSA souhaite une véritable volonté que cet Epic garde le pilotage et l'animation ainsi que, a minima, le maintien à 54 des effectifs, chiffre qui était en baisse les années précédentes.

Des actions doivent garder toute leur place à ce niveau du GPF, le sujet « système » par exemple.

Nous pouvons également rappeler que les clusters d'innovation, qui étaient passés de 5 à 7 en 2014, sont confirmés : 3 clusters sont de nature transverse et la Direction a fourni des fiches synthétiques de chacun d'entre eux.

L'UNSA note que le réalisé du programme de recherche 2015 s'est élevé à 25M€, en augmentation de 5,5 % même s'il demeure en deçà de l'estimation budgétaire initiale.

Il est toutefois juste de préciser que le budget investi réellement demeure à un bon niveau. De manière générale, le montage budgétaire semble mieux maîtrisé que dans le passé.

Dans un contexte de plus en plus concurrentiel, nous saluons la politique de protection intellectuelle en matière de brevets et d'innovations. En effet, la propriété intellectuelle et la capacité à innover sont des indicateurs de compétitivité que l'Entreprise se doit de protéger. 38 demandes de brevets en 2015 sur une totalité de 177 inventions protégées.

Le portefeuille de projets semble élevé avec des objectifs de développement industriels et des démarches collectives qui augmentent pour définir les innovations

[Tapez ici]

futures. Pour cela la Direction s'appuie sur ses clusters et des démarches telles que politique de propriété intellectuelle, guichet unique brevets et innovations, maîtrise des process de conception, plateforme dédiée aux innovations, chroniques, Synapses, partenariats académiques et industriels, formations doctorales, chaires académiques, etc...

Les projets réalisés au niveau d'Innovation et Recherche sont de 8,8M€, dont 3,5M€ en tant que réalisateur pour les Epic Réseau et Mobilités.

Un autre résultat que nous pouvons juger positif est l'obtention d'un crédit d'impôt recherche qui s'élève à 7,3 M€ en 2015 pour une augmentation de 17 % par rapport à l'année précédente.

La période de rénovation importante et nécessaire du réseau programmée ces prochaines années justifie le niveau important des projets Infra. Et la réintégration de RFF dans la structure doit clarifier plus encore les recherches dans ce domaine.

Le déshuntage constitue encore un problème majeur non résolu et l'UNSA souhaite être informée régulièrement sur l'avancée des travaux pour régler cette anomalie technique.

Nous l'avons signalé dans les exercices précédents : la ligne Transport et Logistique reste insuffisante ! Cela traduit, selon nous les ambitions (dégradées) de Fret SNCF pour l'avenir. Lors d'une conférence au Ministère des Transports, le gouvernement par la voix du secrétaire d'Etat aux transports vient encore de manifester la nécessité d'innover dans ce domaine ! Or, ces effets d'annonce ne semblent toujours pas suivis d'actions et, pour être juste, il est constaté que les communications successives du gouvernement et les mises en œuvre de la Direction Fret sont souvent bien semblables, c'est à dire sans aucun effet concret pour redynamiser le trafic ferroviaire marchandises.

Fret brille souvent par son absence, partage peu, n'envoie pas d'écho dans ce domaine. La logistique n'est-elle pas un sujet d'avenir alors même qu'il existe dans cette Activité des correspondants techniques et financiers ? Cette attitude de Fret SNCF concernant les innovations est à l'image de la situation de l'Activité : en déclin financièrement et structurellement, et aux ambitions plus que limitées. Seule la réduction importante des effectifs, et occasionnellement le transfert de charge vers ses filiales, semblent intéresser la Direction de Fret.

A déplorer également les prévisions et réalisations insuffisantes pour Intercités : ce n'est vraiment pas un signe positif affiché par cette activité, activité non contributrice et ne donnant plus aucune visibilité. Intercités est entré dans la tourmente au même titre que Fret. Ces activités qui n'ont plus l'ambition d'innover font preuve de faiblesse et mettent au grand jour leurs difficultés.

Une politique plus volontariste et visible de ces Activités serait nécessaire.

Là aussi, l'UNSA appréciera le bilan de recherche 2015 essentiellement en fonction des programmes initiaux, moins de ceux réalisés. Pour autant, nous estimons comme positive la volonté de la Direction de mettre en œuvre de manière plus rapide les actions innovantes retenues par les activités.

[Tapez ici]

Il faut également imaginer une « vision smartphone » et la digitalisation des relations sociales. La SNCF doit être intégrateur de la mobilité et les propos récents du Président Pépy ressemblent plus à un plébiscite pour une mobilité laissant moins de place au mode ferroviaire. Le train autonome peut également constituer un danger sous le prétexte du développement technologique.

Avec maintenant 324 experts, résultat encore en augmentation cette année, le réseau d'expertise scientifique et Technique Synapses poursuit son développement, ce qui nous réjouit (92 experts lors du démarrage en 2010). A noter cependant que les filiales sont intégrées dans ce bilan.

Enfin l'UNSA analysera avec intérêt les effets escomptés de Tech4Rail, programme sur le renouveau technologique au sein de la SNCF.

En séminaire Guillaume Pépy a affirmé récemment que le digital industriel et les nouvelles technologies sont en train de changer tous les modes de fonctionnement de l'Entreprise. Il déclare même que le « *digital industriel réinvente la production et sa performance et doit nécessiter un investissement urgent et rentable* ». Ainsi nous observerons si, en ce domaine, la réalité et les actes dépassent les bonnes paroles tout en portant une grande attention à la socialisation humaine des réalisations futures.

En conclusion, l'UNSA souhaite que le GPF inscrive durablement la démarche Innovation et Recherche au cœur de la politique d'Entreprise en poursuivant les investissements et l'organisation dans le bon sens, c'est à dire par un pilotage de l'Epic SNCF, en plaçant l'humain au cœur des préoccupations de l'Entreprise.

Conformément aux échanges de la commission économique, M. David ALMEDIA (Direction innovation et recherche) confirme les objectifs à courts termes de I&R. Cette démarche s'inscrit dans une volonté d'apporter des réponses pragmatiques et concrètes applicables rapidement.

Le digital prend une part prépondérante dans ce dossier.

Malgré le plan de performance visant à faire des économies, I&R bénéficie d'une augmentation de ses moyens.

Nous déplorons le manque de volet RD.

PS : SUD Rail déclare : « *la politique de recherche : ça ne nous intéresse pas !* »

[Tapez ici]

- **Présentation de la situation économique et financière de l'Entreprise**

Monsieur le Président,

En préambule de notre déclaration nous souhaitons intervenir sur deux points : l'un de calendrier, l'autre de méthode.

Sur le calendrier, nous considérons que la présentation du bilan financier de l'année N-1 en octobre n'est pas de nature à permettre aux élus, et par voie de conséquence aux cheminots que nous représentons, une vision actualisée de la situation financière de l'Entreprise.

Sur la méthode : compte tenu de la modification liée à la mise en œuvre des périmètres induits par la réforme du ferroviaire mise en œuvre le 1 juillet 2015, la présentation de la situation économique et financière des trois EPIC sur des périodes de deux semestres différents ne facilite pas la lecture et la compréhension du sujet.

L'étude des documents remis et les travaux de la commission économique nous amènent quelques remarques, commentaires et interrogations sur les trois EPIC :

EPIC SNCF

Dans le cadre des quatre missions de l'EPIC SNCF, à savoir : les frais de pilotage, les CSP, les missions de sureté et la gestion de l'immobilier, l'exploitation ne couvre pas la totalité des charges du 2^{ème} trimestre. Le résultat net positif étant obtenu grâce au produit d'intégration fiscale (132M€).

Le sujet de l'immobilier semblait nourrir une ambition forte de croissance. A la lecture des rapports nous constatons une situation déficitaire de -3M€. Une analyse complémentaire sur ce point nous serait nécessaire, mais également une vision prospective sur ce domaine.

Nous constatons que le plan de performance commence à faire ses effets avec, comme de coutume, des impacts sur les effectifs en diminution. Nous attendons également une vision transparente des évolutions des systèmes informatiques et de la digitalisation.

SNCF MOBILITES

Pour l'UNSA-Ferroviaire le fait marquant de la situation financière de 2015 de SNCF MOBILITES est la poursuite de la baisse, voire l'accélération de la baisse du chiffre d'affaire soit -3% en 2014 et -2,2% en 2015. Cette baisse est principalement répercutée sur Voyages SNCF et Intercités.

L'analyse de la situation 2015 nous interroge fortement sur l'avenir, notamment au regard des évolutions des coûts de péage. L'évolution à la hausse importante et continue des coûts de péage et la réduction des produits du trafic pénalisera inéluctablement les équilibres économiques du système.

Ces inquiétudes sont confirmées par une régression de toutes nos activités : Voyage TER, Intercités et FRET qui reste déficitaire. Seul Transilien affiche une hausse du trafic.

[Tapez ici]

De plus, cette situation s'inscrit dans un contexte conjoncturel mauvais avec une concurrence multimodale qui se développe rapidement, les autocars MACRON, blablacars, le coût du pétrole, voire le changement d'habitudes des voyageurs sont autant d'éléments d'inquiétude.

Pour le FRET, même si l'on constate un léger redressement en 2015, les conséquences du mouvement social de juin 2016 sur cette activité pourrait avoir des conséquences néfastes sur les conditions de recapitalisation, incontournables à terme.

SNCF RESEAU

2015 fera date par l'intégration de RFF, SNCF et la DCF pour créer la nouvelle structure SNCF RESEAU. Nous restons en attente du contrat de performance avec l'Etat, sujet sur lequel ce dernier traîne également la patte. Pour l'UNSA il est primordial que pour une industrie lourde qu'est le ferroviaire une perspective à long termes soit tracée.

Sur un réseau très fréquenté et vieillissant, les objectifs de régénération sont importants, à contrario, malgré une stabilité sur ces dernières années, les effectifs restent insuffisants. Les recours au travail d'intérimaires et à la sous-traitance deviennent les seuls leviers pour assurer la charge.

Sur les éléments chiffrés, nous constatons :

- la progression du chiffre d'affaires retraités de +6,1%,
- une dépréciation d'actifs de près de 10Millards €,
- un endettement en hausse dépassant les 44Millards €.

A ce stade nous ne reviendrons pas sur le désengagement de l'Etat sur la dette ferroviaire, toutefois la capacité à maintenir le réseau en état dépend de la volonté politique à vouloir donner à ce mode de transport les moyens de ses ambitions.

Il ne nous appartient de commenter le départ précipité de M RAPOPORT, toutefois tout porte à croire que cette équation économique impossible n'est pas totalement étrangère à cette décision.

Au regard de ces éléments l'UNSA votera contre lors de la consultation. Ces éléments serviront toutefois comme base de travail pour les questions budgétaires à venir.

Chiffres clés :

Dette : SNCF MOBILITES : 7,8 Milliards, SNCF RESEAU : 44 Milliards

CA : EMIC SNCF : 657 M€, SNCF MOBILITES : 31775 M€, SNCF RESEAU : 6275 M€

Consultation Bloc n°2

Pour	Contre	Abstention
	CGT UNSA SUD CFTD	

[Tapez ici]

2) Présentation du rapport annuel sur la sécurité

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

En préambule à cette déclaration, ne faudrait-il pas rectifier l'intitulé de ce point de l'ordre du jour car ne sont présentés aujourd'hui que les rapports annuels sur la sécurité de 2 des 3 EPIC du GPF : l'un pour SNCF Réseau, l'autre pour SNCF Mobilités. Il est intéressant de savoir que la sécurité ferroviaire n'intéresse pas l'EPIC de tête. Nous pensions que la Direction de la sécurité faisait partie de cette entité et sa contribution au processus global était utile ; peut-être s'agit-il d'une omission ? Le préambule de l'intervention de Mr DELORME nous rassure toutefois sur l'utilité de la Direction Générale Sécurité !

L'UNSA-Ferroviaire s'interroge également sur la plus-value de présenter un rapport 2015 en octobre, même s'il était initialement prévu fin juin. L'étude de rapport annuel n'a d'intérêt que pour les actions correctives que l'on peut en tirer pour l'année en cours.

Sur la présentation des documents : multiplier les documents avec des bases de données différentes n'en facilite pas la lecture, l'étude et la comparaison avec les années précédentes et l'évolution de l'accidentologie du ferroviaire. Ce constat traduit nécessairement un dysfonctionnement : une volonté de « noyer le poisson » ou des services sous-dimensionnés pour effectuer un travail de qualité. On peut quand même noter le travail de compilation des informations dans des dossiers denses et, on l'espère, complets.

Les deux documents se satisfont de la bonne évolution des indicateurs sécurité pour 2015. L'autosatisfaction en matière de sécurité est dangereuse, et les accidents graves de ces dernières années nous rappellent toute l'humilité qu'il faut garder sur la sécurité. Nous vous rappelons que pour l'UNSA, la sécurité ferroviaire doit être une des priorités pour le GPF.

Et ce ne doit pas être que de la communication !

L'UNSA-Ferroviaire s'interroge sur la réelle volonté annoncée par le Président.

Je cite : « la sécurité de nos clients, et de nos salariés, reste l'impératif absolu, au-dessus de toutes les priorités. C'est notre colonne vertébrale ». Malheureusement, il semble que celle-ci souffre de fortes arthroses !

Cette sécurité est de plus en plus fragile et ce ne sont pas les incantations du Président Pépy lors de son discours d'ouverture du séminaire des managers, le 26 septembre, qui rassureront les cheminots mais les actes qui suivront. Par exemple : l'annonce de la suppression de 20000 emplois sur 4 ans n'est pas pour l'UNSA-Ferroviaire un signe pour l'amélioration, par exemple, de l'entretien du matériel et du

[Tapez ici]

RFN qui concourent tous deux de manière importante à la Sécurité du système ferroviaire.

Pour revenir à l'année 2015, l'UNSA-Ferroviaire pense aux familles et aux proches de nos collègues qui ont perdu la vie dans l'accident du train d'essais survenu en novembre dernier en Alsace, sans oublier les blessés qui garderont à jamais les stigmates de cette tragédie. On ne doit pas perdre la vie dans l'exercice de ses missions ; pour l'UNSA-Ferroviaire, c'est inacceptable !

Sur les données figurant dans le rapport annuel, l'UNSA-Ferroviaire souhaite faire particulièrement un focus sur quelques éléments inquiétants qui ressortent des documents :

- une nette augmentation des collisions aux traversées routières.
- les dépassements de vitesse limite (hors LTV) qui repartent à la hausse.
- Le nombre des franchissements des signaux d'arrêt qui ne faiblit pas, notamment ceux de carrés violets
- le nombre de rupture de rails en nette augmentation (+25%) sur les Gr 7 à 9AV
- le nombre de Gauches VR en nette augmentation également, (+26% env) sur les Gr 7 à 9AV encore.
- l'augmentation de plus de 16 % des défauts de voie en Valeur d'arrêt, notamment sur les Gr 5 et 6.
- une dégradation de la régularité.
- une énième réorganisation du FRET (- 2 Unités FRET) et 9 essais de trains longs.

Mais nous avons également relevé l'augmentation du trafic, la tendance baissière des pannes de signalisation ou le contrôle vigilant de l'EPSF.

Pour conclure, l'UNSA-Ferroviaire a vu le documentaire diffusé sur France télévision jeudi 29 septembre dernier et intitulé « SNCF, quand la sécurité déraile ». Même si, pour l'UNSA-Ferroviaire, ce reportage relève d'une stratégie dangereuse, nous n'en dédouanons pas moins SNCF de ses responsabilités sur certains des points évoqués.

Le retard pris dans l'entretien du RFN depuis plusieurs années est le fruit d'une stratégie dont les limites n'ont pas été appréhendées suffisamment tôt et le résultat de mauvais choix. Même si les normes techniques sont globalement respectées, c'est le savoir-faire historique des personnels qui permet de contenir la dégradation du Réseau.

[Tapez ici]

Nous comprenons bien que la culture de la Sécurité passe par les mots ; mais c'est surtout avec des moyens qu'elle se fait !

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la sécurité ferroviaire repose aussi sur la formation professionnelle initiale ou de perfectionnement. Cela, l'Entreprise ne doit pas l'oublier à l'heure où elle prône le recours à la sous-traitance et l'intérim.

Merci de votre attention.