

[Tapez ici]



Paris, le 28 juin 2016

CC GPF du 28 et 29 juin 2016

28 Juin

Monsieur le Président,

La loi portant réforme du ferroviaire fixait la date du 30 juin 2016 comme limite à la négociation de l'organisation du travail dans la nouvelle branche ferroviaire et, par voie de conséquence, dans l'entreprise SNCF. Dès le début du chantier l'UNSA a défendu la construction de haut niveau social sur le principe : « pas de réforme sur du moins-disant social ». Les négociations intenses, tant dans la commission paritaire que dans l'Entreprise, ont abouti respectivement le 26 mai et le 7 juin. Ces accords améliorent sensiblement les conditions de travail dans la branche par rapport à l'accord de 2008 et réduisent le dumping social. Cela prouve qu'une voie est possible par la négociation. Nos délégués syndicaux dans les entreprises ferroviaires poursuivent leurs négociations en interne afin de répondre à leurs spécificités propres. L'accord d'entreprise du GPF présente également des améliorations notamment par une meilleure prise en compte du travail de nuit. En signant ces deux textes, l'UNSA - Ferroviaire prend et assume ses responsabilités et valide les accords en faveur des cheminots et démontre que les choses peuvent évoluer favorablement grâce à la négociation. Non dénoncé majoritairement, le contenu de ces accords est validé et désormais applicable. Nous serons très attentifs aux textes d'application qui restent à travailler. Dans la poursuite de ce chantier, nous revendiquons un accord « forfait jours » innovant et attractif. Les agents exerçant des missions d'encadrement doivent également bénéficier d'un équilibre vie professionnelle / vie familiale de qualité. Sur ce sujet, d'autres entreprises de notre dimension ont pris des initiatives intéressantes. Il conviendrait d'y regarder de plus près.

[Tapez ici]

Plus que jamais, le corps social à besoin de repères et de stabilités. L'exemple du referendum en Grande Bretagne, engageant la sortie du Royaume Uni du giron européen, remet en cause les liens de solidarités nécessaires à la construction d'un monde en paix. L'individualisme et le repli sur soi ne sauraient être les remèdes à une crise qui se prolonge.

Dans ce monde en perpétuelle compétition, notre syndicalisme, favorisant le dialogue et la négociation, contribue à l'amélioration des conditions de vie et travail dans le respect de chacun. Les évènements récents nous donnent raison et nous encouragent à poursuivre dans cette voie.

Dans cet esprit, nous déplorions lors de la dernière séance les dégradations de l'outil de travail et les tensions agressives entres cheminots grévistes ou non ! Nous déplorons de la même manière les agressions récentes envers les sièges de certaines organisations syndicales. Ces attaques contre le corps social intermédiaire traduit une réelle instabilité et constituent une menace pour la démocratie.

Nous souhaitons également relayer ici les difficultés liées à la mise en œuvre de l'accord de gestion des Activités Sociales du GPF. Dans un premier temps, il est nécessaire de rappeler que le découpage des CE ne permet pas une approche géographique de la gestion des AS, en cela, l'accord du 11 juin 2015 validé par l'UNSA, et dénoncé par d'autres, aurait apporté des solutions plus pragmatiques. Ouvertement l'UNSA revendique des CE de plein droit afin que ces derniers puissent assumer les prérogatives économiques et sociales afférents à un CE.

Oui, l'UNSA-Ferroviaire a signé l'accord de gestion des activités sociales et culturelles avec la CGT, SUD RAIL et la Direction. L'UNSA le respectera, bien évidemment, en accord avec le programme pour lequel elle a été élue.

Contrairement aux affirmations de la CGT, critiquant et déplorant les activités prétendument individuelles et consuméristes que l'UNSA souhaite proposer aux cheminots, il est bon de rappeler que la seule volonté de l'UNSA est de répondre aux attentes de la majorité des salariés et ne pas leur imposer une conception archaïque reposant sur un centralisme démocratique des ASC.

Les demandes de vote de reversion des dotations faites dans chaque commission conjointe se sont apparentées à un réel diktat par les présidents de ces commissions. Les élus UNSA n'ont été ni entendus ni écoutés au sein de ces commissions conjointes.

Nous demandons également à la Direction, notamment pour l'EPIC SNCF de clarifier les agents concernés et de définir précisément les dotations respectives.

[Tapez ici]

Point sur les ESV

Monsieur le Président,

Cette note de présentation très sommaire a le mérite d'annoncer la volonté de créer quatre nouveaux ESV. Les bilans chiffrés auraient mérité un minimum d'analyse pour objectiver cette information.

C'est un projet issu d'excellence 2020, qui laisse la main au DR, mise en avant de la décentralisation, mais on ne peut accepter qu'il y existe 23 façons de faire différentes. Nous sommes toujours dans un GPF, il doit y avoir une cohérence entre les différentes organisations, et une équité pour les agents d'un même métier indépendamment de la région.

Depuis de nombreuses années nous nous opposons au cloisonnement par Activité et prônons la transversalité des métiers. Les ESV sont simplement une porte ouverte à la gestion par Activité, nous ne pouvons être favorables à ce projet.

Nous nous sommes exprimés lors de la CPC Voyageurs de mars, l'UNSA-Ferroviaire vous a signifié son opposition à la création de plaques (pôles gestion finance, métiers, etc...) qui préfiguraient à la création des ESV et qui génèrent des suppressions de postes au sein des sièges d'établissements

Ce dossier des ESV vient s'ajouter, à la déjà longue liste des sujets non présentés dans une instance nationale. Sous couvert d'organisations locales vous développez des structures à géométrie variable mais avec un même fil conducteur : l'aboutissement opérationnel de la gestion par Activité.

L'UNSA-Ferroviaire vous rappelle son attachement à des établissements centrés autour des « métiers », pilotés par des lignes métiers fortes et ce afin de garantir la transversalité des métiers.

L'UNSA-Ferroviaire voudrait encore une fois revenir sur la méthode. Si sur le fond, vous aurez compris que le sujet n'emporte pas notre adhésion, la forme quant à elle commence à nous irriter au plus haut point.

Le sujet est décliné en région sans concertation, sans réelle implication des IRP. Pour exemple, en Languedoc-Roussillon il aura fallu l'intervention de nos représentants auprès du DRH pour que les agents des sièges puissent bénéficier d'un simple entretien et exprimer leurs craintes et leurs attentes sur ce dossier.

[Tapez ici]

A moins de 15 jours de la création des ESV, de nombreux agents et certaines instances concernés n'ont toujours pas connaissance des organigrammes complets. Bon nombre de questions et de craintes formulées sont tout simplement ignorées.

Contrairement à ce qui est annoncé, ce dossier n'impacte pas seulement les agents des sièges, il a aussi une incidence pour les agents en production et il remet en cause la gouvernance même des établissements.

De plus, ce projet aura un impact immédiat sur les établissements régionaux.

L'UNSA-Ferroviaire n'accepte pas ce passage en force et le manque d'ouverture de certains responsables qui ne laissent pas d'autres alternatives que de passer par des demandes d'expertises.

Etat de la production

Monsieur le Président,

Vous nous avez fait parvenir des documents concernant l'état de la production sur les Epic SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

L'UNSA déplore encore une fois la manière dont sont traités les élus et surtout les signes négatifs envoyés par la Direction à la commission économique du CCGPF : documents disparates, incomplets, sans aucune logique commune dans leur construction, absence totale de données de certaines Activités ; pour nous il manque clairement un pilotage de la Direction pour donner du sens au traitement du sujet de la production alors même que ce dernier est rendu obligatoire par la Loi.

Et que dire des absences répétées des dirigeants de certaines activités en commission économique. L'UNSA ne peut tolérer un tel dédain de la part de la Direction et se réserve le droit de donner des suites à ces manquements.

Alors quelle conclusion tirer des quelques données reçues ?

Voici nos remarques avec une analyse par EPIC.

DIRECTION DU MATERIEL

Concernant le parc de rames TGV et de locomotives, toutes spécialités confondues et en y incluant Transilien, nous ne ferons pas de commentaires, vu la difficulté d'analyse des tableaux fournis.

[Tapez ici]

Concernant la prestation de traction électrique pour le compte de filiales et d'EF extérieurs, nous constatons que les prestations ont plus que doublé et que le nombre d'EF est passé de 4 à 18.

Concernant les budgets maintenance, nous constatons des disparités importantes dues au changement de périmètre du domaine matériel en 2015 et à la création des 3 EPIC, il nous est donc également difficile de faire une étude exhaustive sur les dernières années.

Sur le domaine des activités industrielles, l'évaluation 2016 du nombre d'heures de production est diminuées d'environ 150000 heures par rapport à 2015 : comment justifiez-vous cette baisse ? Nous vous demandons d'augmenter la charge de travail des technicentres afin de réévaluer ce nombre et de ne pas péjorer nos capacités de production interne.

Analyse sur le périmètre de Gares& Connexions

Pas de remarques particulières au vu des données fournies.

Concernant le listing des PVM (points de ventes mosaïque) et BLS (bornes libre-service), il s'agit là d'un état des lieux à un moment donné, ce qui ne permet aucune analyse.

SNCF RESEAU

L'âge moyen du réseau par ligne UIC tend à diminuer, sauf LGV, mais le constat que nous faisons est qu'il ne baisse pas assez rapidement malgré les investissements réalisés, ce qui prouve bien que le retard pris pendant des années sera difficile à rattraper.

Les kilomètres de ralentissements augmentent tous les ans, certes dans une moindre proportion en 2015, mais nous constatons une augmentation continue sur les groupes UIC 1 à 4, ce qui est inquiétant.

Concernant la partie incident, le nombre d'incidents et le nombre de minutes perdues ont augmenté significativement durant l'année 2015 ce qui, là également, montre bien le vieillissement de notre réseau et de ses installations de sécurité. Un point positif concerne les minutes perdues dues aux travaux programmés.

L'état de la production n'ayant jamais été étudié dans notre instance, il nous a été difficile de faire des comparaisons objectives sur plusieurs années. La commission économique devra définir les données à fournir au CCGPF afin de faire ces comparaisons, encore faudrait-il que l'Entreprise se donne la peine

[Tapez ici]

de piloter sérieusement ses activités et donne de la considération à ses instances paritaires.

Merci de votre attention

Nomination de deux commissaires aux comptes du CCGPF

Consultation

pour	contre	abstention
CGT UNSA CFTD		

29 Juin

Présentation du rapport annuel sur la sécurité

Monsieur le président,

Pour cette année 2015, nous sommes sur une première présentation de deux rapports. L'un pour Réseau, l'autre pour Mobilités. Mais au final, un incident, lorsqu'il survient concerne les deux EPIC, indissociables dans la gestion de la sécurité.

Les deux rapports méritent toute notre attention.

Concernant Réseau, l'évolution positive des chiffres par rapport à l'année 2014 et l'amélioration des statistiques n'est pas significative. Il faut étudier les graphiques sur une période plus longue pour voir soit des baisses significatives, comme pour le nombre de d'accidents aux passages à niveau, soit une hausse des collisions.

Il en découlera donc des actions qui à plus ou moins long terme auront une influence. Il conviendra donc de prendre en compte les alertes données par le

[Tapez ici]

suivi des évènements de sécurité remarquables, en hausse constante, avec l'atteinte d'un seuil alarmant.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, les axes de progrès sont nombreux. Amélioration de la maintenance, mise en qualité des référentiels en liaison avec la réglementation, suivi des recommandations de l'EPSF, hausse des investissements et poursuite des modernisations des installations de sécurité, augmentation de la prévention des accidents dans tous les domaines.

L'UNSA fera un zoom particulier des incidents liés aux déshuntage. Ceux-ci sont typiquement ceux qui lient l'ensemble des activités. On y trouve que tous les domaines sont concernés, gérant de l'infrastructure, ingénierie, matériel, voyageurs, circulation. Chacun à sa part de responsabilité dans la gestion de ces problématiques. Afin de parvenir à des solutions, l'ensemble des Activités se doit donc d'œuvrer au sein du Groupe Public Ferroviaire.

Concernant Mobilités, nous sommes, au contraire de Réseau, dans le sens d'une légère dégradation de la sécurité. Cependant il est à remarquer que les courbes statistiques sont pour la plupart, comme celle des incidents des passages à niveau, tout à fait parallèles quoique légèrement différentes. Pourquoi de telles différences alors que les sources devraient être les mêmes.

Les accidents de Sainte-Pazanne, de Secqueux, comme celui d'Eckwersheim ont fait la une des médias. Les plans d'action sont mis en œuvre. Cela sera-t-il suffisant.

Pourtant, pour Eckwersheim, effectuer un retour d'expérience sur les essais de montée en vitesse de l'interconnexion des TGV en île de France, au cours desquels la rame d'essai TGV 501 est passée en survitesse, à 215 et 185 km/h, sur des appareils de voies provisoires posés à plat du raccordement de Tournan en Brie, limités à 40 km/h, aurait pu éviter cet accident.

Globalement, il est à constater que l'amoncellement de chiffres ne permet pas de faire ressortir des faits saillants. Par exemple, quel intérêt à donner une répartition des franchissements de carré par grade.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le train reste un des moyens de transport les plus sûrs. Afin que cela reste le cas il convient de maintenir le niveau de sécurité à un niveau élevé. Il s'agit d'un combat de tous les jours que doivent mener les salariés du Groupe Public Ferroviaire. Les évolutions de l'Entreprise ne sont pas de nature à rassurer sur le futur.

Consultation sur le projet de déploiement de dispositif d'embarquement

M. le Président,

[Tapez ici]

Vous nous présentez aujourd'hui un projet de déploiement de dispositifs d'embarquement permettant de vérifier les titres de transport des clients sur le quai, avant la montée à bord des trains.

Au-delà des événements tragiques récents et du contexte de sécurité qui peuvent expliquer la volonté politique de mettre en place de tels dispositifs, l'UNSA-Ferroviaire entend qu'ils améliorent la sûreté et, plus globalement, les conditions de travail des agents à bord. Ils permettent aussi de mieux lutter contre la fraude et semblent bien acceptés par les clients, qui en identifient clairement la finalité, sous réserve de ne pas trop perturber leur processus d'accès au train.

Ce dossier de déploiement fait suite à la présentation de cette expérimentation, en CPC Voyageurs de juin 2015, au cours de laquelle l'UNSA-Ferroviaire avait émis plusieurs réserves. Force est de constater que si le dossier présenté aujourd'hui répond à certaines d'entre elles, de nombreuses interrogations demeurent :

- d'abord, le coût total du dispositif : l'UNSA-Ferroviaire exprime sa crainte de le voir à terme répercuté sur le prix des billets, dans une période où les difficultés commerciales de l'Entreprise grandissent,

- le choix des gares équipées : quels critères ont prévalu au choix des 11 gares de la partie ferme du contrat et les 3 optionnelles ? Est-on certain que les trains filtrés n'effectueront pas d'arrêt dans des gares intermédiaires non filtrées, rendant le dispositif au final inutile ?

- quid de « l'accueil à la porte » qui avait été, en son temps, présenté comme une solution performante ? Est-ce qu'une fois de plus, le seul critère du nombre de postes à assurer a été déterminant dans le choix du type de dispositifs ?

- le dossier mentionne 95% d'embarquements filtrés réalisés en « régime de croisière », nous demandons un REX sur les 5% d'embarquements non « routiniers » et qui ont dû nécessiter une interruption du dispositif,

- le nombre d'agents au sol (4 en moyenne) sera-t-il respecté ? Par expérience, nous constatons trop souvent un écart entre les conditions idéales de test des dispositifs évalués et la réalité de leur mise en œuvre sur le terrain, pour des raisons économiques notamment,

- concernant l'application Services à Bord, les Chefs de bord auront-ils l'assurance d'être informés des « remises à disposition » de dernière minute ?

- si le dispositif était finalement déployé à plus grande échelle, quel serait l'impact sur, par exemple, le nombre de postes d'Escale dans les gares concernées ?

[Tapez ici]

- les cinq composantes de la conduite du changement, présentées page 13, nous semblent davantage relever des déclarations d'intention dont on ne sait pas vraiment par quel bout les prendre, alors qu'elles sont décrites comme une condition essentielle à la réussite du projet. La charge de travail, en hausse constante, des agents sur le terrain, qui plus est au contact des clients, n'est pas favorable à l'intégration de ce genre de problématiques conceptuelles,

- enfin et surtout, la présence d'agents SUGE n'est pas évoquée dans le dossier, or l'UNSA-Ferroviaire considère qu'il s'agit d'une condition essentielle à la réussite de la mise en place de ces dispositifs. En effet, l'Accueil Embarquement peut générer des situations conflictuelles car, ce n'est qu'un exemple parmi d'autres, pour accéder au TGV, il faut avoir un billet. Avec les suppressions de guichets, de postes, les fermetures de gare, cela relève parfois d'un véritable parcours du combattant. Sans compter bien entendu toutes les situations conflictuelles où le « client » ne sera pas du tout enclin à coopérer.

Consultation

Pour	Contre	Abstention
	UNSA	CFDT

CGT demande, sans l'obtenir, le report de la consultation.

Information sur la réforme territoriale et ses principes de mise en œuvre au niveau des Directions Régionales mobilités.

Monsieur le Président,

Les Régions administratives qui avaient l'autorité sur les transports régionaux, essentiellement TER avec pour seule possibilité de contracter avec la SNCF, récupèrent les compétences départementales de transport, à savoir les liaisons interurbaines et le transport scolaire.

Parallèlement, la Réforme Territoriale portée par la loi Mapam en 2014, puis la loi du 16 janvier 2015 permettent un renforcement du pouvoir des Régions et leur réduction en métropole ce qui en fait des « super-régions », et enfin la loi NOTRe du 7 août 2015 ont considérablement changé le paysage français et la donne ferroviaire.

Hier, lorsqu'une Région était insatisfaite du service proposé par la SNCF, elle avait pour possibilité de réclamer des pénalités, notamment dans les cas où la SNCF décidait de fermer des lignes et/ou des services et des gares. C'était aussi le cas lorsque les retards des TER étaient trop importants.

[Tapez ici]

Aujourd'hui, l'UNSA ne doute pas que les nouvelles compétences qui rentrent dans leur giron vont accélérer l'ouverture à la concurrence, les Régions pourront mettre en pratique cette mise en concurrence qu'elles appellent de leurs vœux sur le rail mais qui leur est interdite par la loi qui organise les transports intérieurs, alors qu'elle est autorisée pour le transport interurbain. De surcroît ce sont les mêmes opérateurs qui interviennent aujourd'hui pour l'interurbain et qui pourraient devenir des opérateurs ferroviaires régionaux. Cette semaine Transdev vient d'annoncer son retrait de Thello pour se consacrer aux transports régionaux. Ces opérateurs proposeront sans doute des offres complémentaires plus attractives financièrement pour les Régions. Mais à quel prix social ? Il suffit de regarder l'exemple de Transdev qui annonce de prochains licenciements de conducteurs de Tramway pour la communauté urbaine du Grand Nancy.

Pour l'UNSA, il y a un risque que toutes ces raisons conduisent à de rapides changements et redistribution des cartes entre opérateurs et autorités organisatrices. La SNCF qui avait su préserver son marché intérieur pour se montrer conquérante en remportant des marchés en Europe et dans le monde entier a sa carte à jouer mais il faut pour cela qu'elle démontre son savoir-faire et contienne ses coûts.

Nous ne reviendrons pas ici sur la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire qui renforce par ailleurs les exigences de transparence de l'exploitant, en faisant obligation à SNCF Mobilités de communiquer annuellement aux autorités organisatrices régionales un rapport dont le contenu est fixé par le pouvoir réglementaire.

Avec la publication le 19 mars d'un décret et d'un arrêté, le cadre des relations entre l'exploitant des trains SNCF Mobilités et les régions, autorités organisatrices des services TER, se dessine plus précisément.

C'est l'objet de ce décret, et de l'arrêté publié concomitamment, que de dresser la liste des informations devant être transmises par SNCF Mobilités à chaque autorité organisatrice régionale en annexe du rapport annuel portant sur l'exploitation des services ferroviaires conventionnés.

Le décret précise aussi les modalités de fixation des tarifs des services régionaux qui entreront en vigueur au 1^{er} juillet 2017. A noter également la faculté pour les usagers d'emprunter indifféremment un train de l'un ou l'autre service (national ou régional) dans certaines conditions.

Par ailleurs, un calendrier annuel des modifications tarifaires envisagées par l'autorité organisatrice régionale devra, le cas échéant, figurer dans la convention avec SNCF Mobilités.

En conséquence de ces nouvelles dispositions, l'UNSA craint que d'importantes modifications structurelles affectent les Directions Régionales SNCF Mobilités.

[Tapez ici]

Le transport est le premier poste de dépenses des Régions et les conventions actuelles seront fusionnées en des conventions uniques dans un calendrier connu et assez contraint.

La reconfiguration des organisations SNCF dans les mêmes périmètres que les régions administratives n'est pas choquant en soi et peut rendre plus cohérentes et aisées les approches de la négociation ainsi que la cohérence d'ensemble. Cependant, par expérience, nous ne savons que trop comment la Direction prétexte un changement législatif pour améliorer sa productivité par la seule baisse de la masse salariale. Nul doute que ce dossier serve de rampe de lancement pour supprimer encore des emplois, notamment transverses. D'ailleurs d'aucuns disent que la productivité demandée par la Direction approcherait les 33% des effectifs globaux. L'UNSA souhaite obtenir des éclaircissements sur cette question.

A la lecture du dossier, il apparaît que chaque nouvelle Région aura la responsabilité de sa réorganisation, le choix des rattachements hiérarchiques étant également laissés à l'initiative des directeurs de région TER. Ne craignez-vous pas des disparités de traitements, notamment en terme de cadre d'organisation, entre les différentes régions, voire entre celles qui seront reconfigurées et celles qui ne changent pas leurs contours ?

Enfin, même si le dossier présenté aborde quelques principes transverses, des interrogations fortes sont déjà bien présentes chez les cheminots affectés en DR et qui craignent fortement pour leur avenir.

Dans chaque périmètre concerné, l'UNSA ne manquera pas d'interpeller les Directions Régionales pour tout ce qui touche notamment aux sujets tels que les reclassements et mutations, les périmètres de notations, le fonctionnement des IRP suite à découpage et moyens octroyés, la qualité des consultations, les comités de suivi des accords, les dispositifs d'accompagnements, les parcours professionnels...

Bref, l'UNSA veillera à la bonne application du Statut et à la prise en compte optimum des aspects humains.

Merci de votre attention.

[Tapez ici]

Consultation sur les comptes 2015 du CCE et bilan des Activités.

Monsieur le Président,

L'analyse technique du bilan et comptes 2015 du CCE ont fait l'objet de travaux de la Commission Budget du CCGPF le mercredi 15 juin 2016 et présenté au Bureau du CCGPF le 20 juin dernier.

Des réponses ont été apportées aux différentes questions soulevées dans ces réunions.

La présentation des comptes et du bilan pour un exercice permet de mesurer, d'une part les écarts entre le prévisionnel et le réalisé et d'autre part d'analyser les différentes tendances et indicateurs de la vie du CCE.

Nous ne reprendrons pas tous les différents éléments financiers déjà communiqués lors de cette séance plénière. Cependant, l'UNSA-Ferroviaire profite de l'occasion pour remercier tous les acteurs du CCGPF, notamment le Directeur et ses services ainsi que le cabinet comptable Sémaphore pour le travail réalisé.

Le dernier exercice clos du CCE est présenté sous une nouvelle configuration conformément à l'article L2325-50 du code du travail et la loi de 2014.

Les comptes annuels sont présentés sur 3 documents :

- le rapport sur les activités et la gestion financière du CCE-SNCF,
- les comptes annuels 2015,
- le rapport sur les conventions en cours passées avec le CCGPF.

Au rapport sur les activités est annexé le rapport de la commission des marchés. L'approbation des comptes annuels pour l'année 2015 validant l'ensemble présenté.

Nous ne reprendrons donc que quelques éléments clés :

Un compte de résultat global positif de 31072 €.

Un compte de gestion des activités sociales (ASC) positif de 61281 €

Subvention de l'employeur se monte à 33.689.602 € en légère augmentation (+24K€) par rapport à 2014 mais pas à la mesure que cette subvention devait être afin de permettre à l'ensemble du personnel de pouvoir profiter des activités proposées par le CCGPF.

Les produits (reprises des amortissements et dépréciations) sont en baisse d'un million d'euros par rapport à 2014.

Les charges en personnel sont en légère baisse suite à la nouvelle organisation du siège.

[Tapez ici]

Le résultat d'exploitation est en déficit de 314 224€ avec un différentiel de 575K€ par rapport à 2014, ce qui pose question à notre délégation.

Les produits financiers sont en baisse de 35K€

Le résultat exceptionnel, positif de 391K€, permet d'avoir un résultat ASC en excédent de 61K€.

Compte de gestion du fonctionnement (AEP) est déficitaire de 30209 €

Ce déficit s'explique par l'augmentation des charges en personnel (+20805€) essentiellement due à la hausse des charges sociales.

Le niveau de trésorerie, positif de 8214k€, est en légère hausse.

La Capacité d'Autofinancement de l'exercice à hauteur de 5636 K€ est également en légère hausse par rapport à l'exercice précédent. L'UNSA-Ferroviaire note une situation financière saine en raison d'un taux d'endettement faible par rapport aux fonds propres.

L'UNSA-Ferroviaire note positivement le fait que l'expert-comptable, missionné par le CCGPF, n'ait relevé aucun élément remettant en cause la cohérence des comptes et atteste de la véracité des comptes.

Au vu des documents communiqués et des informations fournies en séance, l'UNSA-Ferroviaire émettra un avis positif sur les comptes et bilan du CCE pour l'année 2015 malgré les interrogations que nous avons pu émettre à leur lecture.