

# Une Direction en service minimum !

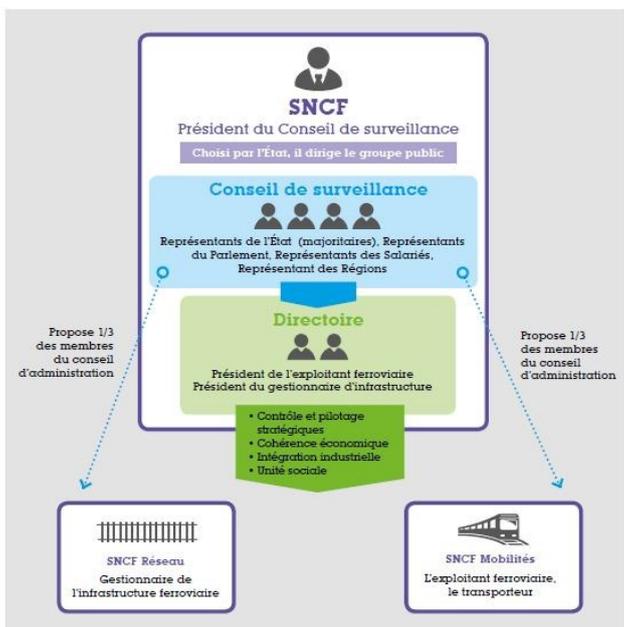
## Une séance du CER ...à minima(ble) !

Changement complet de climat pour cette réunion du CER. Autant la séance de septembre avait été « houleuse », autant celle d'octobre a été particulièrement soporifique !



Échaudé par un long et coûteux conflit social de quatre mois au Technicentre Atlantique, le directeur de région s'est contenté, pour cette fois, de quelques petites piques provocatrices vite tombées à plat et de réponses tout aussi raplapla...

Si la direction régionale a opté pour le service minimum, ce n'est pas le cas de la délégation UNSA ! Dans sa déclaration liminaire, l'UNSA-Cheminots est longuement intervenue sur les sujets d'actualité nationaux et régionaux (extraits).



Le projet de loi sur la réforme du ferroviaire a été présenté en conseil des ministres le 16 octobre 2013. L'UNSA-Cheminots s'est déjà longuement exprimée sur ce texte mal ficelé qui ne satisfait personne et ne règle aucun des problèmes auxquels le système ferroviaire français est confronté.

L'UNSA-Cheminots s'interroge toujours sur l'efficacité et la pérennité de l'architecture du futur groupe ferroviaire qui laisse déjà entrevoir son futur éclatement. Seule SNCF Mobilités est la continuateur de l'actuel EPIC, mais réduite à sa seule dimension d'opérateur ferroviaire... SNCF Réseau

est seulement le nouveau nom de RFF dont le rôle sera prépondérant au sein de cet EPIC. Quant à l'EPIC « de tête » il est malheureusement à craindre qu'il ne soit, à terme, qu'une tête d'épingle quand on aura encore fait supporter par les fonctions transverses une part importante des gains de productivité que veulent imposer Frédéric Cuvillier et Guillaume Pepy ! L'UNSA-Cheminots est particulièrement attentive aux manœuvres en coulisses des divers lobbies qui œuvrent pour des intérêts qui n'ont rien à voir avec l'intérêt général en voulant réécrire le texte dans un sens encore plus libéral, plus euro compatible si cela est possible... Chaque jour, un nouveau groupe de pression sort du bois avec la volonté affichée d'influer sur le texte final de la loi. Quand ce ne sont pas les régions, c'est l'ARAF, puis les opérateurs privés, l'Autorité de la Concurrence ou les groupes de la Commission européenne !

**Au moment opportun et selon les modalités les plus appropriées, L'UNSA-Cheminots avec les autres organisations syndicales représentatives appellera l'ensemble des cheminots à une mobilisation massive pour peser sur les débats. Cela afin de faire évoluer le projet de loi dans le sens du développement d'un service public de transport collectif de qualité, de l'intérêt des populations, de l'aménagement du territoire et du développement durable ; le tout au sein d'une entreprise publique réellement intégrée et avec un cadre social harmonisé par le haut.**

**Couac!!!**



**Non-respect des engagements de l'État :**

**Ça augure mal pour la réforme !**

**Pour l'UNSA-Cheminots, il est d'ores et déjà évident que les négociations avec le gouvernement vont être ardues et se tenir dans un climat de suspicion. Elle en veut pour preuve l'absence totale de respect des engagements pris par l'État sur la compensation à RFF des péages Fret.**

La réforme tarifaire mise en place en 2010, pour répondre aux directives européennes imposant des péages couvrant à minima le coût directement imputable à la circulation d'un train,

imposait une augmentation des péages Fret économiquement insupportable pour les entreprises de Fret ferroviaire. L'État a donc pris des engagements dans le cadre de l'engagement national pour le Fret ferroviaire, garantissant une stabilité des péages Fret sur toute la période 2010-2015. La différence est compensée par l'État à RFF. Cette compensation devait atteindre 135 M€ pour 2013. Cette décision intervient au moment où le Ministère des Transports organise une « conférence pour le Fret ferroviaire », avec cinq groupes de travail chargés de dégager des pistes concrètes de relance et des actions destinées à lever les freins de développement du Fret ferroviaire.

**Pour l'UNSA-Cheminots, la décision de l'État envoie un très mauvais signal sur la volonté du Gouvernement de tenir ses engagements. Non seulement vis-à-vis du Fret ferroviaire, mais aussi des Trains d'Équilibre du Territoire et, plus largement encore, sur le financement et le cadre social du système ferroviaire français.**

Au mieux, cela témoigne de l'inquiétante valse-hésitation permanente de l'actuel gouvernement incapable d'afficher une position claire et de s'y tenir. Au pire, c'est la marque d'un État financièrement aux abois et prêt à renier sans vergogne ses engagements. Dans les deux cas, cela interroge sur la réelle volonté de l'autorité publique à mener à son terme une véritable réforme du ferroviaire.



**De mauvais résultats  
qui compliquent  
l'équation de la réforme !**

**L'UNSA-Cheminots s'interroge aussi sur la volonté et la capacité de l'entreprise à mener cette réforme à bien dans l'intérêt général et le respect du contrat social avec les cheminots.**

Les stratégies suivies jusqu'à présent n'ont guère fait la preuve indiscutable de leur réussite. Le redressement de Géodis, encore plombé par la crise, relève de la quadrature du cercle. Dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, la politique d'acquisitions du Groupe au nom d'une croissance externe à outrance a été faite sans synergie. La politique du Tout-TGV a été enterrée par la Commission Duron et l'inexorable loi des rendements décroissants. En outre, la vétusté du réseau et du matériel classiques ne permettent guère un redéploiement rapide sur les trains du quotidien et ceux de l'équilibre du territoire... même en comptant sur les milliards d'investissements promis par le Gouvernement et dont on peut maintenant légitimement douter de la réalité. Plus inquiétante encore que la baisse du chiffre d'affaires est la baisse du nombre de voyageurs que ce soit sur le TGV, les Intercités, mais également sur les TER et Transilien. Si ce recul perdurait, et pire s'amplifiait, il mettrait à mal la viabilité du futur EPIC SNCF Mobilité. D'autant que, n'attendant pas l'ouverture à la concurrence en 2019, l'opérateur de transport britannique Arriva, filiale de la Deutsche Bahn, se propose de concurrencer les TER dès 2016 en mettant en place des projets-pilotes. De son côté, Alstom propose aux régions la fourniture et l'entretien clé en main de rames TER...



## Gare d'Austerlitz, Cabinets médicaux : De (vraies) réponses qui se font toujours attendre !

**Sur notre région, l'UNSA-Cheminots s'interroge aussi sur la capacité de la Direction à piloter réellement PRG.**

Le récent CER consacré à l'accident ferroviaire de Brétigny a fait la démonstration d'une direction régionale incapable de fournir des éléments chiffrés vieux d'à peine cinq ans ! Pour cette séance de notre CER, l'UNSA-Cheminots juge inacceptable les « réponses » ou plutôt l'absence de réponses de l'entreprise sur les dossiers sensibles que sont les travaux en gare d'Austerlitz et le devenir du cabinet médical PRG.

**L'UNSA-Cheminots ne pouvant pas imaginer qu'il s'agit, dans les cas évoqués, d'une rétention d'information confinant au délit d'entrave est donc amenée à penser que l'entreprise est désormais incapable de rassembler et d'analyser des données informatisées vieilles de seulement quelques années et de se projeter dans l'avenir au-delà de quelques semaines...**

Lors du CER du 27 août 2013, l'UNSA-Cheminots vous avait demandé des éclaircissements et des garanties sur les conditions de travail des cheminots du site d'Austerlitz et le devenir des cabinets médicaux d'Austerlitz, de Montparnasse et du cabinet régional destiné à les remplacer. Malgré les engagements pris, force est de constater que les élus de ce CER et les personnels concernés n'en savent toujours pas plus !

Ce que l'UNSA-Cheminots sait en revanche c'est que des centaines de cheminots sont dans l'incertitude totale sur leur devenir, leur lieu de travail, leurs conditions de travail et de vie... et donc que les risques psychosociaux sont plus que jamais d'actualité. Avec désormais pour l'entreprise le risque d'une action collective des cheminots concernés pour « préjudice d'anxiété », notion dont la jurisprudence est établie depuis le 11 mai 2010 par la Cour de Cassation... D'autant que les cheminots de la gare Montparnasse, qui va faire prochainement l'objet d'importants travaux de rénovation, attendent toujours les résultats des analyses de présence d'amiante dans leurs locaux...

Même si l'efficacité est douteuse, les autruches peuvent toujours s'enfourer la tête dans le sable. Procéder à la même opération dans une isolation à l'amiante ou dans l'attente hypothétique d'une étude sur l'implantation d'un cabinet médical est infiniment plus risquée...



Union Régionale UNSA CHEMINOTS de Paris Rive Gauche 1, rue Georges DUHAMEL – 75015 PARIS

Tel FT : 01 40 48 04 61 - FAX : 01 43 22 24 81 - COURRIEL : [ur.paris-rg@unsa-cheminots.org](mailto:ur.paris-rg@unsa-cheminots.org)

