



Paris, le 4 mai 2017

CC GPF - 4 MAI 2017

Monsieur le Président,

Il n'est pas dans nos habitudes d'intervenir sur des sujets externes au CCGPF, toutefois au regard du contexte politique particulier que nous traversons dans une campagne électorale atypique, toute neutralité serait coupable. Le 1^{er} mai, même si l'unité syndicale n'a pas été trouvée, chacun a pu s'exprimer et mesurer les enjeux auxquels les citoyens auront à faire face le 7 mai.

Dans le cadre de cette campagne, l'UNSA a interrogé et fait des propositions à tous les candidats démocrates sur les orientations en matière de transport, de mobilité et d'aménagement du territoire.

Nos propositions et interrogations ont porté sur trois axes :

- de quel service public ferroviaire avons-nous besoin ?
- comment remettre à niveau et comment financer le réseau ferroviaire ?
- quels salariés du ferroviaire au service de la France et des Français ?

Cela nous aura permis de débattre d'un thème boudé durant cette campagne. En effet, seul un débat organisé par TDIE a permis aux porte-paroles Transport des candidats à expliciter leurs orientations respectives.

L'UNSA revendique son autonomie et son caractère apolitique. Toutefois, dans ce contexte particulier, il est indispensable d'affirmer nos responsabilités en toute transparence face à « l'Histoire ».

Force est de constater que les partis traditionnels n'ont pas su apaiser leurs débats post-primaires. Le premier tour laisse ainsi le champ libre à un nouveau mouvement face à l'extrême droite.

Pour l'UNSA, la démocratie construite sur des luttes parfois dramatiques par les générations qui nous ont précédés, est un bien précieux. Il nous appartient de transmettre cet acquis et ces valeurs à nos enfants et de tout mettre en œuvre pour préserver cette démocratie qui nous est chère.

A l'heure où le digital semble devenir la solution à tous les problèmes, l'UNSA souhaite émettre quelques points d'attention. En effet, même si la vulgarisation du digital est inéluctable et rentre de plus en plus dans notre quotidien, il appartient à l'employeur d'accompagner le changement de manière à garantir un degré d'acceptabilité partagé par les salariés.

A l'heure de « l'hyper connectivité », de la mise en œuvre de l'accord forfait en jours, de la négociation du télétravail, la mesure et la maîtrise de la charge de travail est essentielle. Tout au long de la négociation de l'accord forfait en jours, l'UNSA a revendiqué ce point par courrier du 19 avril 2017 à M. Ambrosini, nous revendiquons la mise en œuvre dans les meilleurs délais de la commission de suivi et d'action de l'accord afin de mesurer en temps réel la bonne déclinaison de ce texte dans les Etablissements.

Dans le même esprit, concernant les négociations en cours sur le télétravail, nous considérons que les tâches réalisées en télétravail doivent rester celles afférentes à l'emploi de l'agent. Cette disposition doit également rester un choix du salarié et non imposé par l'entreprise. Pour l'UNSA, l'équilibre entre télétravail et présence au poste doit se faire de manière équilibrée, en ne s'interdisant pas 3 jours de télétravail par semaine. Il revient également à l'entreprise de prendre en charge les coûts inhérents à ce mode de fonctionnement.

Nous nous félicitons toutefois de l'ouverture de négociations sur un projet d'accord sur le vote électronique. Les premières bilatérales ont permis d'échanger sur les propositions de la direction. L'UNSA contribuera à ce dossier afin que ce processus sécurisé puisse servir de manière moderne et efficace, la démocratie interne. Mais là également, ce dispositif devra être appréhendé et anticipé par les services RH tant sur la maîtrise technique que sur l'approche pédagogique. Nous serons très attentifs sur l'aspect formation aux personnels et aux membres des bureaux de vote. Ce n'est qu'à ce prix que les personnels des bureaux administratifs seront soulagés.

Sur l'ensemble de ces sujets, l'entreprise reste muette sur les gains de productivité réalisés ou attendus par la mise en application de ces nouveaux outils.

Nous mesurons bien que nous sommes dans une période clé de l'évolution du GPF qui s'accélère. Même si certains estiment : « que rien ne doit changer ! », l'UNSA considère que face aux évolutions qui nous impactent, l'immobilisme serait mortifère pour l'entreprise et les salariés. Pour autant, mener le changement est un art difficile, c'est principalement pour cette motivation que nous nous sommes associés au courrier unitaire visant à ouvrir le débat sur les risques psychosociaux aux conséquences parfois dramatiques. Dans un environnement économique et social incertain, le corps social cheminots ne trouve plus de refuge ni de stabilité sur son environnement de travail. De manière responsable, nous estimons que l'entreprise, la Direction, voire les managers, ne sont pas responsables de tout, pour autant nous considérons également que l'entreprise doit prendre à bras le corps tout événement « malheureux » qu'il convient surtout de ne pas banaliser par quelques chiffres statistiques.

Selon les résultats de l'échéance importante du 2^{ème} tour, également contrairement à ce que prétendent certains, les conditions de la mise en application de la généralisation de la concurrence ferroviaire pourraient s'accélérer.

Les dispositions et calendriers du quatrième paquet ferroviaire sont connus de tous, les programmes des candidats aux présidentielles sont également maîtrisés ; dans les querelles syndicales, certaines organisations pourront toujours affirmer que l'ouverture de la concurrence est du fait des syndicats réformistes, et ainsi se dédouaner de toute responsabilité.

Plutôt que d'ignorer le principe de réalité, l'UNSA préfère anticiper et peser sur les textes législatifs qui ne manqueront pas d'être mis en chantier, en particulier sur les transferts de personnels à statut vers des entreprises à droits privés.

A trop vouloir se détourner des responsabilités d'organisation syndicale représentative, toutes les conditions dégradant les conditions sociales des salariés du ferroviaire pourraient rapidement se mettre en place.

La délégation UNSA accueille pour la première fois Mme Hélène LE SAINT (CE Picardie) en remplacement de Philippe DEGOUY ayant fait valoir ses droits à la retraite.

En propos liminaires, l'ensemble des OS s'exprime sur leur volonté de faire barrage au fascisme lors du deuxième tour des élections présidentielles du 7 mai 2017.

Réponse de Benjamin RAIGNEAU aux propos liminaires :

Le contexte politique actuel transpire forcément dans notre réunion. Mon devoir de neutralité m'impose quelques réserves, toutefois, je soutiens le principe de faire barrage aux extrémismes. Il rejoint la formule de l'UNSA à savoir : « toute neutralité serait coupable ! ».

Monsieur Benjamin RAIGNEAU nous informe sur deux accidents grave du travail cette nuit. Sur les dossiers « RPS », la Direction souhaite faire toute la transparence sur les cas évoqués. Tant sur la réaction immédiate que sur un travail de fonds. C'est une préoccupation majeure de l'entreprise. Pour l'avenir, il est important de ne pas s'attarder sur la méthode afin de travailler rapidement sur le fonds. Nous considérons que toutes les catégories socio-professionnelles de l'entreprise sont concernées. Toutes instrumentalisation de ces sujets seraient contre productifs pour les salariés.

Nous prenons acte de la réponse de la Direction sur la mise en œuvre de la commission de suivi et d'action de l'accord forfait en jours demandé par l'UNSA.

Sur les négociations « accord télétravail » Monsieur RAIGNEAU souhaite un accord gagnant/gagnant selon la formule concernée.

1 ➤ - Consultation sur les conditions d'exploitation du Tram Train T11 express et restitution de l'expertise réalisée par le cabinet 3e Consultants.

Monsieur le Président,

Nous sommes aujourd'hui consultés sur les conditions d'exploitation du futur Tram-Train dit « T11 » dont la gestion sera intégralement confiée à une filiale de Kéolis créée pour l'occasion.

Le dossier Transkéo et l'exploitation de ce bout de ligne T11 ne constitue certes qu'une goutte d'eau dans l'océan de la gestion du STIF et de Transilien. Rappelons que notre organisation est très favorable à un développement efficient d'un transport collectif urbain et inter urbain et que ce projet constituera indéniablement un nouveau service public à destination des franciliens.

Le projet de Tangentielle Nord « T11 Express » devrait aboutir en juillet 2017 avec un tronçon de 11km de ligne entre Epinay sur Seine et Le Bourget. 15 rames seront affectées à ce service. La seconde phase de travaux prolongerait ce tronçon vers l'Ouest jusqu'à Sartrouville et vers l'Est jusqu'à Noisy le Sec.

Mais au-delà de la modestie du nombre de km et des flux d'usagers transportés attendus (60 000 usagers/jour), l'UNSA considère que ce dossier est l'une des toutes premières conséquences de l'incapacité de la direction à mener dans un récent passé des négociations sérieuses et des accords aboutis sur les conditions de travail, la flexibilité, le dictionnaire des filières, la qualité de vie au travail. Ainsi il nous apparaît clair que cette manière d'opérer qui consiste à créer une filiale de filiale ne constitue en fait qu'un moyen détourné pour organiser le transport de concitoyens en écartant une organisation classique c'est-à-dire rattachée, par exemple, à un établissement SNCF, à une direction de Mobilités, à une convention ou à toute autre forme juridique propre à l'entreprise historique. Alors que les projets T12 (Tangentielle Sud) et T13 (Tangentielle Ouest) se profilent déjà, une reconduction de ces procédés tendrait à nous laisser penser que les cheminots à statut se voient écartés de ce qui constituera une partie du ferroviaire du futur.

L'UNSA dénonce ce fait et regrette encore une fois que les négociations antérieures aient toutes échouées et que, sur ce sujet du T11, aucune approche de négociation n'ait été proposée pour imaginer une nouvelle mission de service public qui aurait pu se réaliser dans une approche de conditions de travail innovante. Pour nous, la direction de l'entreprise évince les cheminots et le statut et crée des conditions différentes d'organisation des transports urbains. A cette cadence et en y ajoutant la prochaine ouverture à la concurrence, certainement sans expérimentation préalable, des conventionnements régionaux, il apparaît clairement que la question des transferts de personnels viendra très rapidement sur la place des négociations.

Dans le projet du jour, une présentation a pu être organisée en commission économique, avec présence des représentants de la direction et du cabinet d'expertise 3e que nous remercions. Le rapport du cabinet ainsi que les compléments apportés par la direction ont permis aux membres d'aborder les aspects :

- législatifs et juridiques,
- relations et rôle du Stif,
- matériels, rames
- exploitation et gestion opérationnelle, attribution des sillons
- emplois, recrutements et polyvalence des personnels,,
- fonctions commerciales,
- partage de responsabilités,
- lutte contre la fraude et recours à la Suge,
- économiques et business plan associé, pénalités sur la ponctualité,
- etc..

En conclusion, s'il est acquis que la SNCF garde le monopole tout en transférant l'exploitation par utilisation de l'article 4 du décret 2015-138 de février 2015, l'UNSA trouve regrettable qu'aucune démarche n'ait été décrétée pour impliquer pleinement SNCF Mobilités sur le sujet.

Pourtant nous estimons que les agents à statut de Mobilités remplissent toutes les conditions d'expertise pour assurer ce type de service, même si la direction nous affirme que Kéolis possède toute l'expérience en transports urbains ou périurbains dans le monde. La délégation UNSA s'exprimera contre le projet d'exploitation du T11.

La création d'une filiale de SNCF MOBILITE est clairement un moyen pour le GPF de répondre à un marché sans passer par l'entreprise historique. On ne peut s'empêcher de faire un parallèle avec le transport de marchandises. Alors que FRET SNCF reste dans le rouge, VFLI continue de progresser. Cette méthode préfigure de la stratégie de la SNCF en cas d'ouverture généralisée du transport de voyageurs.

Vote lors de la consultation :

<i>POUR</i>	<i>CONTRE</i>	<i>Abstention</i>
	<i>CGT UNSA SUD CFDT</i>	

2 ➤ - Consultation annuelle sur la situation économique et financière et sur la politique de recherche du Groupe Public Ferroviaire :

- Situation économique et financière

Monsieur le Président,

La loi Rebsamen du 17 août 2015 prévoit pour les entreprises, l'obligation d'organiser 3 grandes consultations dans les comités d'entreprise. Le bloc 2 présenté aujourd'hui, comprend :

- la situation économique et financière,
- la politique de recherche et de développement technologique de l'entreprise
- l'utilisation du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE).

Cette déclaration concerne le premier point ; la situation économique et financière. L'examen des comptes clos 2016 pour les 3 EPIC a fait l'objet d'une réunion de la commission économique le 21 avril. Nous remercions le cabinet 3E Consultants pour l'étude et l'expertise concernant les comptes de l'entreprise pour l'exercice 2016.

Pour l'analyse des comptes, il est difficile de comparer les chiffres avec l'année 2015. La création du Groupe Public Ferroviaire et ses 3 EPIC au 1^{er} janvier 2015, un périmètre comptable différent pendant l'année 2015 compliquent le rapprochement des 2 exercices. 2016 est le premier exercice complet dans cette configuration.

EPIC SNCF

Le chiffre d'affaires de l'EPIC SNCF hors filiale se monte à 1647 M€ inférieur de 57M€ au budget 2016. Ce retrait s'explique par moins 32M€ sur les combustibles (effet prix et volume) ; Moins 17 M€ sur la facturation de l'immobilier et 16 M€ d'économie chez Optim'Services (certains projets Systèmes d'Information ayant été reportés ou vus à la baisse).

Ce CA est réparti ; pour 1012M€ pour les Centres de Services Partagés, 477M€ pour l'immobilier et 312M€ pour le service Pilotage et Centres de Compétence (facturation de prestations de services liée à la redevance perçue des 2 autres EPIC).

Les achats et charges pour 1200 M€ sont inférieurs au budget de 65M€.

26M€ économisés sur l'achat du Gazole (effet prix et volume) et 29M€ sur Optim'Services sur les études et développement retardés. Les charges pour 1/3 sont structurelles et les 2/3 concernent la production.

Le résultat financier pour l'exercice se monte à 122M€.

L'UNSA s'interroge sur les économies effectuées par Optim'Services. Des économies dues à l'abandon ou le report de projet sur les systèmes d'information pourraient à moyen terme avoir des conséquences sur la performance de l'entreprise dans un monde concurrentiel annoncé. Pour l'UNSA, l'accompagnement et la

performance dans le digital ne doivent pas être synonymes de suppression de postes mais de redéploiement des personnels au service des clients.

Les économies sur l'emploi ; moins 86 ED (Effectifs Disponibles) sur Optim'Services auxquels on peut ajouter les moins 22 sur l'Immobilier, les moins 17 sur les autres services et les moins 63 ED hors structure (postes non couverts sur CSP) soit moins 155 ED pour 2016 ne sont pas acceptables pour l'UNSA. Comment peut-on entendre que la SNCF a des difficultés à recruter alors que le nombre de personnes cherchant un emploi n'a jamais été aussi important.

Accompagner vos écrits par des actes, la mobilité inter EPIC ne doit se limiter à quelques lignes écrites dans vos rapports, mais une vraie politique, efficace pour le bien être de vos salariés et la bonne marche de l'entreprise.

Les moyens supplémentaires pour renforcer la sûreté (+13 ED en 2016), dans le contexte géopolitique actuel, devront continuer et s'amplifier. La lutte anti-fraude doit être un axe fort et aussi un moyen d'augmenter le chiffre d'affaires de l'EPIC.

SNCF Mobilités

Le CA de Mobilités s'élève pour 2016 à 14991M€ en baisse de 411M€ par rapport à 2015 sur un périmètre constant (soit -2,7%). L'année 2016 pour Mobilités a été très mauvaise sauf peut-être en Ile de France. Le trafic, même si sa baisse est limitée, subit pleinement la concurrence intermodale. L'augmentation des déplacements en car et en co-voiturage impacte le taux de remplissage de nos trains. A ce titre, l'UNSA s'interroge sur la politique mise en place des petits prix et sur son efficacité pour regagner des parts de marché.

Si nous prenons les chiffres d'affaires par activité cela se décompose ainsi :

- + 24M€ pour Transilien en progression grâce à la hausse de la contribution du STIF (dézonage du PASS Navigo).
- 51M€ pour le TER ; - 18M€ pour InterCités ; - 241M€ pour Voyage
- 138M€ pour Fret SNCF (baisse des trafics Sidérurgie et Céréales)
- + 52M€ pour Gares et Connexions

Vous nous expliquez que cette perte de CA est surtout liée aux mouvements sociaux de la fin du premier semestre 2016 et des conséquences des attentats sur le trafic international. L'UNSA a une autre analyse : ces résultats sont la conséquence des mauvais choix stratégiques et politiques, entre autres sur le Fret et InterCités, les volontés d'abandonner les trafics, la suppression des effectifs et les conséquences sur la qualité de service sont autant d'éléments qui participent à la baisse des trafics et du chiffre d'affaires. Dans vos chiffres, l'effet grève est comptabilisé dans la baisse du CA mais les conséquences sur les trafics n'est pas explicite, pourquoi ? Quelles sont les conséquences éventuelles sur la baisse des effectifs ?

La maîtrise des charges (moins 145M€ / 2015) permet de limiter la dégradation de la marge opérationnelle (-266 M€)

Les charges de personnel diminuent de 30M€ avec une baisse importante des effectifs (-1,8%) soit environ moins 1221 ED sur 2016. Pour l'UNSA, la baisse des effectifs dégrade les conditions de travail des salariés et n'améliore surtout pas la qualité demandée et attendue de nos clients, des usagers. Cette dégradation du service peut avoir des conséquences sur les choix de moyens de transports et sur le report de l'activité vers d'autres modes de transports concurrentiels.

On note une baisse des péages pour 111M€ ainsi qu'une diminution de 45M€ de l'énergie traction (baisse en volume et prix de l'énergie). Les autres charges sont en légère augmentation pour 42M€.

Le résultat net pour SNCF Mobilités s'établit à 380M€ en hausse de 2846M€ par rapport à 2015 qui intégrait 2762M€ de dépréciations d'actifs.

L'UNSA s'interroge sur le résultat de cessions d'actifs qui se dégrade de 236M€. Le patrimoine de la SNCF est un gage de sécurité pour la finance et se désengager en vendant les « bijoux de famille » ne donne pas un signe de bonne santé financière. L'UNSA s'inquiète de l'augmentation de 2,5% de la sous-traitance à Mobilités.

SNCF Réseau

Le CA s'élève à 6441M€ en baisse de 85M€ par rapport à 2015 et en deçà de 115M€ par rapport au budget. La baisse des redevances d'infrastructure justifiant pour l'essentiel ce delta (reprenant les grèves et intempéries, la baisse des trafics et la mise en service de la LGV Est).

La MOP de 1889M€ est en baisse de 6,8% par rapport à 2015 (calcul sur projection d'année 2015 complète).

L'année 2016 a vu un niveau historique de dépenses pour le renouvellement et l'entretien du réseau existant. Même s'il n'est jamais trop tard pour bien faire, l'UNSA rappelle que les retards d'entretien pris incombent à la politique portée par la direction auprès du ministère de tutelle et qu'il aura fallu des accidents mortels pour alerter notre direction.

Pour rattraper ce retard, vous n'avez embauché que 3086 agents pour porter à + 120 ED l'effectif de SNCF Réseau. Monsieur le directeur croyez-vous que ce soit suffisant ? L'effort de recrutement est encore insuffisant, et les difficultés à trouver du personnel qualifié surtout en IDF perdureront si vous continuez une politique salariale a minima.

La sécurité est notre fondamental !!! La priorité doit être donnée aux cheminots !!

Les événements de sécurité remarquables sont en recul de 28% et c'est très bien, mais le bilan des accidents mortels et blessés graves est très lourd le plus haut depuis 15 ans. Pour l'UNSA la sécurisation et la suppression des passages à niveau doit être une priorité nationale. Pourquoi SNCF Réseau est en retard sur le programme de sécurisation des PN ?

L'UNSA note malgré l'augmentation de la maintenance, une légère augmentation des zones de LTV plus 365Km.

L'UNSA note également la baisse des dépenses d'investissements hors PPP par rapport au budget prévisionnel.

L'UNSA dénonce l'appel quasi-systématique à la sous-traitance pour les opérations de renouvellement, et souvent aux entreprises les moins-disantes. La reprise des malfaçons par nos services, les conséquences sur les trafics impactent fortement les gains financiers espérés. L'UNSA demande l'embauche massive d'agents de l'équipement afin de pouvoir assurer la majorité des travaux de renouvellement et d'entretien par des agents bien formés et compétents de notre entreprise.

Pour conclure sur Réseau, l'UNSA s'inquiète des conséquences de l'augmentation + 2,7Mds€ de la dette de SNCF Réseau qui passe à 44,9Mds€.

Le contrat pluriannuel Etat / EPIC Réseau a été signé le 19 avril dernier malgré un avis négatif de l'ARAFER. Quelles pourraient être les incidences pour l'application de ce contrat ?

Compte tenu des éléments qui précèdent, l'UNSA se prononcera contre lors de cette consultation.

SNCF MOBILITES

L'année 2016 est marquée par quelques éléments externes importants, les attentats, les grèves, le prix du pétrole bas. Hormis le Transilien qui bénéficie du dézouage du pass NAVIGO, toutes les activités de SNCF MOBILITES sont en régression. Toutefois les signes de reprise perçus en fin d'année 2016 se confirment début 2017. Selon M. STORCH il convient d'anticiper les évolutions des habitudes de déplacement, des prospectives admettent que d'ici 2020 la part du transport en bus pourrait atteindre 25 millions de voyageurs contre 4 millions aujourd'hui (pour mémoire : TGV 100 millions de voyageurs).

SNCF RESEAU

SNCF RESEAU a toujours à faire face à une charge de travail importante. Selon M. BUFIERE, le recours à la sous-traitance est une nécessité face à une charge historiquement élevée. SNCF RESEAU continue d'accroître ses effectifs. Interrogé sur le niveau d'endettement, il réaffirme que la dette est une dette de la nation, mais en face de la dette le patrimoine de la SNCF est bien là.

Les chiffres clés :

	CA	Agents	Dette	
EPIC SNCF	1,7 Milliards	8800		
SNCF MOBILITES	15 Milliards	84517	4 Milliards	
SNCF RESEAU	6,44 Milliards	54027	45 Milliards	

- Bilan d'activité innovation & recherche

Monsieur le Président,

Nous le savons, le transport ferroviaire est une industrie qui s'inscrit dans ce que l'on dénomme communément « le temps long ». De facto, se plonger dans l'activité « Innovation et recherche » nous propulse vers un avenir qui s'éloigne. Pour autant, nous considérons que la capacité et l'intensité qu'une entreprise met dans le domaine I&R est un signe tangible des orientations et perspectives d'avenir que se donne l'entreprise.

D'une manière pragmatique nous retenons la volonté de croissance affichée notamment par deux indicateurs significatifs :

- Budget en progression de 27% par rapport à 2015,
- Effectifs en progression de 28% sur la même période.

A eux seuls, ces deux points caractérisent l'approche ambitieuse de I&R et, par là même, l'ensemble du CGPF.

Comme nous le constatons, les réalités quotidiennes ont tendance à s'accélérer. Par conséquent il devient de plus en plus difficile de construire dans la durée. Nous soulignons avec intérêt que le pilotage de I&R est assuré pour les trois EPIC, il contribue ainsi à l'intégration du GPF issu de la réforme du ferroviaire.

Nous sommes convaincus que nous ne sommes qu'au début de l'application du digital dans l'entreprise. Au regard de quelques journées de présentations, de quelques applications concrètes, on peut légitimement penser que le ferroviaire de demain ne ressemblera que très peu à celui du passé. Si les volontés sécuritaires et économiques sont naturellement des objectifs de la direction, il nous appartient de rendre attentif sur les aspects humains et de l'acceptabilité des évolutions, voire du rythme des évolutions par les personnels.

Nous ne pouvons que souscrire à la volonté affichée de rendre le système ferroviaire plus compétitif, la concurrence modale et intra-modale font de cette orientation une réelle priorité. Dans ce contexte de plus en plus concurrentiel, nous réitérons notre approbation sur 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. 32 demandes de brevets en 2016, soit à fin décembre, 197 inventions protégées.

Sans vouloir rentrer dans les détails des projets, nous souhaitons porter un focus sur quelques sujets remarquables :

- La lutte contre le bruit nous semble être un sujet essentiel car, au regard des nouvelles contraintes en la matière, cette question pourrait devenir un frein au transport de marchandises notamment la nuit dans les zones urbaines.
- Le train autonome : nous connaissons déjà la ligne 14 du métro, voilà un sujet qui pourrait bien ébranler quelques certitudes de cheminots ; nous suivrons de très près ce dossier.

- La sécurité des passages à niveaux : c'est un point de fragilité de notre système qui nécessite une nouvelle prise en compte.

Sur les aspects RH, nous faisons le constat que l'innovation et la recherche dans le ferroviaire restent attractives pour les alternants et les thésards ; on ne peut que regretter que cela se transforme trop peu souvent en recrutement, ce qui provoque la fuite des compétences.

Sur la consultation, nous regrettons que celle-ci porte sur les deux points « situation économique et financière » et sur le « bilan innovation et recherche ». En effet, notre vote global sera « contre » alors que sur le seul sujet de I&R, nous y voyons des aspects positifs.

Ce dossier fait annuellement l'objet d'une commission économique délocalisée à Innovation et Recherche en présence de Carole DESNOT (Directrice I&R).

Les explications complémentaires données en séance plénière confirme les ambitions de modernisation et de recherche de compétitivité de l'entreprise. L'UNSA considère que cette stratégie est de nature à inscrire le ferroviaire dans l'avenir.

Sans vouloir remettre en cause les analyses des autres organisations syndicales, il convient de souligner que SUD-Rail ne participe pas à ces travaux et affiche clairement son désintérêt sur le sujet.

Quant à la CGT, elle semble plus avoir un regard nostalgique du ferroviaire « d'avant ».