



CSE
CENTRAL
VOYAGEURS

PARIS le 20 juillet 2023



COMPTE-RENDU

du CSEC du 21 juin 2023

Délégation UNSA :

- Nelly DRIEUX
- Stéphane CELLIER
- Michel BASTIDE
- Stéphane CRESPIN
- Didier VILLIÈRE
- Sylvain MAESTRINI (RS)

■ Modification du RI de la SA

Ce règlement, applicable à tout agent de la SA Voyageurs, a évolué à la suite de modifications législatives et/ou réglementaires. L'article 28 sur l'interdiction du harcèlement sexuel, l'article 29 bis relatif à la protection du donneur d'alerte, les annexes du dispositif d'alerte groupe (RA 00124) et le code de conduite anti-corruption (RA 005007) ont ainsi été actualisés.

L'UNSA-Ferroviaire, après étude des modifications, n'a pas soulevé de remarques importantes sur le fond.

L'article 25.2 traitant du délai de prévenance pour un retard ou une absence a été modifié de telle sorte qu'un agent doit désormais avertir avant sa prise de service et au plus tard dans la journée en cas de situation exceptionnelle (hospitalisation...). Si nous comprenons le principe de cette modification qui contribue à l'adaptation et à la continuité du service, nous nous sommes opposés à une application stricto sensu de cet article, permettant de sanctionner un agent, non pas pour un retard de quelques minutes à sa prise

de service, mais pour le fait de ne pas avoir prévenu de ce retard. Cette subtilité pourrait paraître anodine, mais il n'en est rien. Les horaires de service font partie des obligations du respect du contrat de travail, qui sont encadrées par des dispositifs légaux et réglementaires en cas de non-respect. La prévenance en amont de la prise de ser-



vice, quant à elle, repose exclusivement sur la décision unilatérale de l'entreprise via le règlement intérieur. Le manque de cadrage législatif entraîne une potentielle dérive d'interprétation du texte qui permettrait de



■ Campus Acrobates
(Bât. Cap Lendit) 1-7, place aux Étoiles
93212 LA PLAINE SAINT-DENIS CEDEX

Modification du RI de la SA (suite)



sanctionner lourdement, par exemple, un agent s'acheminant avec son véhicule personnel et coincé dans un embouteillage. D'autre part, en cas de situation exceptionnelle (accident, hospitalisation...), il n'est pas toujours possible pour l'agent de contacter l'entreprise dans la journée. Cette même interprétation pourrait être de très mauvais goût envers un agent lourdement touché par un accident de la route.

L'entreprise a entendu nos remarques et s'est engagée à rédiger une note aux différents responsables afin d'interpréter "intelligemment" cet article.

Nous sommes également revenus sur plusieurs articles sur lesquels nous avons exprimé notre opposition en 2021 :

- Article 22 sur le droit de retrait : le critère "danger grave et imminent" est incomplet au sens de l'article L 5131-1

du Code du travail qui le complète par "ou d'une situation lorsque celui-ci constate une défectuosité dans un système de protection".

- Article 26 sur le principe de neutralité englobant la philosophie et les idées syndicales.
- Article 37.5 sur l'obligation faite à un agent de devoir faire un compte-rendu à son directeur d'établissement d'une audition judiciaire à laquelle il a été invité, même si les faits opposent cet agent au directeur d'établissement en qualité d'employeur.

L'entreprise n'ayant pas voulu modifier ces différents articles, vos élus UNSA-Ferroviaire ont décidé de voter contre ce règlement intérieur.



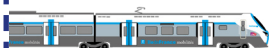
■ Bilan financier SA Voyageurs

L'exercice 2022 peut être qualifié de record en termes de résultats pour SNCF Voyageurs dans un contexte post COVID :

- Avec une croissance de la fréquentation, notamment sur la grande vitesse, SNCF Voyageurs a réalisé un CA de 17,4 milliards d'euros dépassant 2019 (16,8 milliards) ;
- L'EBITDA s'est bonifié de plus de 2 milliards d'euros, prenant également en compte l'impact du plan de performance

2022 générateur de 670 millions d'économies. Il a de nouveau eu des répercussions sur l'emploi avec moins 731 ED, soit une baisse de plus de 6 % depuis 2019 ;

- SNCF Voyageurs a dégagé un bénéfice record de 759 millions d'euros ;
- SNCF Voyageurs s'est désendettée de 40 % avec une dette financière de plus de 2 milliards d'euros contre 3,4 milliards il y a un an.



■ Campus Acrobates
(Bât. Cap Lendit) 1-7, place aux Étoiles
93212 LA PLAINE SAINT-DENIS CEDEX

À noter malgré cette performance économique record, quelques faiblesses et risques :

- Le niveau d'offre d'avant crise a été retrouvé au global, mais cela est dû notamment à l'activité TER (+ 13 %), là où Intercités affichait - 33 % et - 5 % pour Transilien. L'offre Voyages, quant à elle, recule de 3 % avec un net report des sillons sur Ouigo (+ 25 %) ;
- Le repli des moyens humains constitue une menace pour la capacité de développement du ferroviaire. La masse salariale a reculé de 0,1 % par rapport à 2019 alors que le CA a progressé de 3,5 % et l'EBITDA de 39 %.

L'ouverture à la concurrence est désormais présente avec Trenitalia qui détient 6 à 7 % des parts de marché et l'arrivée prochaine de la RENFE.

À noter également sur TGV la position claire de l'entreprise qui préfère privilégier le nombre de sièges/km plutôt que le nombre de trains/km.

À cela, il faut rajouter le remplacement de certains Inouï par du Ouigo.

Les taux de remplissage sont importants laissant de fait un certain nombre de voyageurs ne pouvant prendre de billets. Nous pouvons imaginer ce que serait le CA si l'offre augmentait, mais cela n'est pas dans la volonté politique de la SA, notamment du fait du manque de matériel et de personnel pour la conduite, le contrôle des trains et également du manque de personnel dans les technocentres.

Il faut y rajouter le coût exorbitant rendant, selon l'entreprise, difficile économiquement la création de nouveaux sillons.



Paradoxe, là où l'entreprise reconnaît le besoin en temps pour rentabiliser un sillon lors des mises en place de SNCF Voyageurs sur des marchés étrangers, il n'y a pas la même politique de patience et de conquête des marchés sur notre propre territoire national.



■ Les Brèves

Les brèves reprennent les sujets de la déclaration mis en évidence.

NAO

Le 31 mai dernier, la direction de la SNCF a réuni les OS représentatives dans le cadre de la clause de revoyure salariale prévue à la négociation annuelle obligatoire (NAO) 2023.

Cette réunion n'avait donc pas pour objet de discuter sur les évolutions de rémunération 2024 qui auront lieu dans le dernier trimestre 2023, mais d'examiner la situation économique au regard des NAO 2023.



■ **Campus Acrobates**
(Bât. Cap Lendit) 1-7, place aux Étoiles
93212 LA PLAINE SAINT-DENIS CEDEX

■ Les Brèves (suite)

Au niveau salarial et dans cette période d'inflation galopante, les attentes des salariés sont légitimes.

Nous avons obtenu des avancées sur des revendications de longue date concernant l'augmentation des EVS, des titres restaurant et de la sécurisation de la prime de travail code Prime 01.

Toutefois, le pouvoir d'achat des salariés SNCF ne cesse d'être impacté par l'inflation et bien que l'entreprise estime avoir été déjà très généreuse, pour l'UNSA, il faut se remettre à la table des négociations bien avant 2024 pour traiter ce sujet majeur.

La direction a accepté d'avancer les discus-

GIE

Concernant la création du GIE, l'UNSA-Ferroviaire souhaite revenir sur des éléments de contexte. En effet, en 2015, la SNCF se divisait en trois ÉPIC. En 2020, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire imposait la séparation de ces trois ÉPIC en cinq sociétés anonymes, composant le Groupe public unifié (GPU SNCF).

Aujourd'hui, l'entreprise projette de mettre en place un GIE au sein du GPU. Selon la direction, l'objectif serait de pérenniser et de sécuriser son activité en mutualisant au sein d'un GIE des fonctions support de production communes aux sociétés SNCF (agences paie et famille, production comptable, médical, action sociale, recrutements, gestion des archives et documentation, etc.).

Afin de donner un avis éclairé sur ce dossier, les élus UNSA-Ferroviaire ont voté, lors du CSE du 14 février, le recours à une expertise sur ce projet. En effet, bien que l'UNSA-Ferroviaire prenne note du maintien du cadre social pour les salariés transférés, un certain nombre de questions doit encore trouver des réponses.

L'un des éléments essentiels est que cette nouvelle structure devra adhérer à la convention collective de la branche ferroviaire, pour apporter ses garanties aux salariés contractuels.

sions sur la NAO 2024 à octobre-novembre 2023 au lieu de décembre 2023.

L'UNSA-Ferroviaire a demandé de mettre à l'ordre du jour une augmentation générale des salaires (AGS) majoritairement basée sur un pourcentage.

Puis, entre autres, l'UNSA-Ferroviaire revendique au sujet de l'indemnité de résidence (IR), son élargissement à d'autres départements et son application aux salariés contractuels.

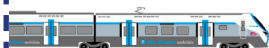
L'UNSA-Ferroviaire sera vigilante sur tous les sujets rémunérations abordés lors de cette NAO de fin d'année.



Des accords devront être revus au niveau du groupe, mais également au sein du GIE. Si l'entreprise devait poursuivre son projet, l'UNSA exige des garanties sur la solidité et la pérennité de cette nouvelle structure, ainsi que sur le cadre social.

L'UNSA-Ferroviaire dénonce ce nouveau morcellement de SNCF ; elle ne transigera pas avec le maintien du cadre social et l'avenir des salariés transférés. Ces derniers devront exercer leur métier dans de bonnes conditions et à cadre social constant, dans une entreprise solide avec des perspectives économiques viables.

L'UNSA-Ferroviaire se tiendra aux côtés des salariés basculant dans ce futur GIE, avec pour seul objectif de défendre leurs intérêts, sans dogmatisme, mais avec force et détermination.



Ouverture à la concurrence

Pour montrer leur opposition à l'ouverture à la concurrence, les syndicats cheminots ont organisé une manifestation devant le Conseil régional des Hauts-de-France le jeudi 22 juin, date de sa plénière. Les régions SUD PACA, Grand Est, Aquitaine Poitou-Charentes, Pays de la Loire, et d'autres... font le mauvais choix d'ouvrir à la concurrence soi-disant « libre et non faussée ».

L'UNSA est toujours mobilisée **CONTRE** la concurrence, non par dogmatisme, mais parce que la concurrence va complexifier un modèle déjà compliqué, par définition. Nous entendons alerter l'opinion publique ainsi que les élus des Conseils régionaux sur les conséquences de la concurrence en termes de sécurité ferroviaire et de dumping social ! Casser le réseau TER en différents lots pour permettre aux opérateurs privés d'entrer sur le marché ne fera pas baisser le prix des billets pour les voyageurs. Nous allons dorénavant connaître un TER à plusieurs vitesses !

Les opérateurs privés se précipiteront sur les lignes à fort potentiel de développement et délaisseront les lignes dites « chères » avec peu de fréquentation ou, du moins, celles qui ne correspondent pas à leur modèle économique propre, les opérateurs ne payant bien évidemment que pour les lignes « rentables ». **« Privatiser les gains et régionaliser les pertes... ».**

Au bout du bout, alors que les clients, les

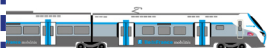
autorités organisatrices et les entreprises seront satisfaits d'avoir un service étoffé et soi-disant de meilleure



qualité, c'est sur le volet social, nous en sommes certains, que se porteront les gains de productivité. **L'UNSA a exigé de rouvrir des négociations afin de discuter de la décision unilatérale de l'entreprise concernant les conditions sociales dans les filiales SNCF.**

SNCF est attaquée de tous les côtés, sur le marché ferroviaire régional, certes, mais y compris sur le marché de la grande vitesse, en open access. Après Trenitalia, la compagnie espagnole Renfe s'apprête à faire concurrence à la SNCF. L'opérateur ferroviaire privé a annoncé le 12 juin avoir obtenu le certificat d'ouverture d'une succursale à Lyon. La nouvelle filiale de Renfe a pour objet « la prestation de services de transport ferroviaire de voyageurs, tant au niveau national qu'international (...) ». Les prochaines étapes seront l'extension des trains AVE aux corridors les plus denses et les plus intéressants économiquement pour l'entreprise.

L'UNSA-Ferroviaire le redit, tous les TGV ne sont pas rentables ! Évidemment, comme Trenitalia, Renfe va se positionner sur les axes qui engendreront le plus de bénéfices. Cette fausse concurrence est mortifère et cassera à terme cet équilibre financier si fragile propre au marché ferroviaire !



■ Les Brèves (suite)

PMR/PSH

Dans la même logique que l'ouverture à la concurrence prônée par la Commission européenne et la plupart des régions, la refonte du règlement européen en matière de droits et obligations des voyageurs ferroviaires oblige la SNCF à mettre en œuvre le PRR qui renforce les droits des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite transitant en gare et voyageant à bord des trains.

Ce règlement devait être applicable au 7 juin 2023 chez l'opérateur ferroviaire avec comme principales modalités d'assistance :

- l'obligation de formation du personnel en gare et à bord qui, dans le cadre de ses fonctions ordinaires, fournit une assistance directe aux PMR/PSH ;
- un délai préalable de réservation de besoin d'assistance porté à 24h au lieu de 48h.

Bien qu'il soit normal que les PMR/PSH puissent voyager comme tout client, l'UNSA-Ferroviaire regrette qu'une fois de plus, la SNCF n'ait pas anticipé cette mise en œuvre depuis 2021...

En effet, depuis le 1^{er} janvier 2023, c'est le branle-bas de combat chez SNCF Voyageurs, car il faut procéder aux formations des personnels concernés (Sol et Bord), mettre en place les applications "Stop & Go" et "SOCA" pour qu'elles soient opérationnelles au 7 juin, modifier la VO 00250 pour les ASCT (fiche N°3) qui crée une nouvelle tâche à bord.

Et comme vitesse et précipitation ne font

La désimbrication de la distribution

Concernant le sujet de la désimbrication de la distribution dans les espaces de vente, **l'UNSA-Ferroviaire estime que c'est un non-sens organisationnel et économique.**

Elle ne fera qu'amoinrir la qualité de service et le service aux clients. De plus, cette désimbrication a un coût substantiel pour l'activité TER qui aura du mal à le supporter. L'UNSA déplore également que des groupes de travail aient été mis en place côté activité

pas bon ménage, nous apprenons que la mise en œuvre du PRR est reportée jusqu'à... une date ultérieure !



Malgré ce report, la SA Voyageurs oblige les ASCT à valider une modification de la VO 00250 qui dit clairement qu'à défaut de personnel en gare, l'agent d'accompagnement réalise les prestations d'assistance PMR/



PSH lors de la montée et la descente du train. Pour l'UNSA-Ferroviaire, c'est bien la preuve que d'ici quelques mois, les ASCT devront réaliser les prestations en l'absence de personnel en gare. Le conflit ASCT de la fin d'année 2022 portait notamment sur l'ajout de tâches à bord, cette modification de texte en est la preuve !

C'est la raison pour laquelle l'UNSA-Ferroviaire demande le retour de personnels formés dans toutes les gares, unique solution pour que les prestations puissent être assurées de bout en bout du voyage. C'est aussi la seule solution pour que le H00, tant chéri par l'entreprise, soit respecté par les personnels de gare et du bord.



TGV et pas du côté TER.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il est hors de question que ce divorce fasse supporter une charge mentale supplémentaire aux agents qui sont pris entre deux feux.



Nous ne manquerons pas de revenir vers la direction sur ce projet afin de défendre les intérêts des agents.



E.SNCF

En juillet 2021, e.SNCF créait un centre de service interne de développeurs devenu en 2022 la Direction Design & Développement (D2D).

L'objectif était de développer progressivement une offre de service allant du développement jusqu'à l'exploitation et ramener le niveau de sous-traitance dans ce domaine de 60 à 40 %, développer une filière informatique au sein du GPU et amener les nouveaux développeurs au même niveau que les prestataires actuels. Ce projet devait, en outre, permettre la reconversion de 300 salariés en transition professionnelle.

Mais voilà, le grand projet du Président FARANDOU et de la mission RASCOL devait se heurter aux réticences des différentes SA.

Face à l'absence d'activité et de coopération des DSI Métiers, e.SNCF revoit ses ambitions à la baisse.

En effet, les mauvaises nouvelles pour la SA Holding tombent :

- Suppression de la session de formation Up to Dev de juin 2023 (18 stagiaires) ;

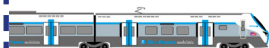
- Annulation de l'intégration d'une équipe applicative de six développeurs de la SA Voyageurs Nantes vers e.SNCF (D2D) ;
- Suppression de 100 postes de développeurs en 2023.

Dans le même temps, Christophe FANICHET, PDG de la SA Voyageurs, qui dit ne pas avoir de travail à confier pour du développement à e.SNCF Solutions, annonce le recrutement externe de 350 développeurs au sein de sa filiale SNCF Connect & Tech ! Décidément, le GPU n'a de groupe que le nom et on peut se demander s'il y a vraiment un pilote dans l'avion...

Les grands perdants, une fois encore, sont les salariés qui se sont investis ou qui comptaient s'investir dans ce projet.

POUR L'UNSA-FERROVIAIRE, CE N'EST PAS ENVISAGEABLE !

Après avoir alerté François NOGUÉ, DRH de la SNCF, l'UNSA-Ferroviaire obtient l'engagement que l'ensemble des personnes formées auraient un poste. L'UNSA continue à échanger avec les dirigeants du GPU afin de sensibiliser sur la nécessaire solidarité à la sauvegarde de nos emplois. **L'UNSA reste offensive et combative afin de sauvegarder les emplois !**



Prime Week-end

L'UNSA-Ferroviaire s'interroge sur le parti pris de la direction d'attribuer des primes sur les prises de service le week-end pour les ADC et les ASCT, entre autres.

Si le but est de contribuer à ce que les trains roulent dans les meilleures conditions possibles, l'ensemble des Axes doit instituer la même prime de 50 € pour TOUS les agents : sol, matériel, ADC, ASCT ! Car nous le rappelons, sans le fruit du travail quotidien de TOUS ces salariés, sur le terrain 7/7 pour accueillir, gérer, orienter et transporter nos clients dans les meilleures conditions, l'été qui s'annonce risque d'être un peu plus perturbé que prévu.

À savoir, cette incitation à rendre des repos contribue à perturber l'équilibre vie pro / vie perso, avec le risque pour certains agents de ne pas avoir le nombre de repos obligatoires en fin d'année, et va entraîner chez certains agents une usure mentale et physique potentiellement préjudiciable.

Les arrêts de travail risquent d'être de plus en plus nombreux, ce qui va contribuer à dégrader davantage les organisations et les conditions de travail des agents. Cette mesure démontre également le manque d'anticipation sur le recrutement qui

ne permet pas de couvrir la charge de travail sans recours à cette pratique cavalière.

Il est grand temps de mener une profonde réflexion sur la perte d'attractivité des métiers de notre entreprise et de nous présenter le plan d'action pour couvrir tous les besoins en personnel.

L'UNSA-Ferroviaire vous rappelle que deux grands événements arrivent : la CDM de Rugby et les J.O. 2024. Il est temps d'arrêter le recours à la "primette systématique" en lieu et place d'une réelle politique emploi et conditions de travail !

L'UNSA défend l'ENSEMBLE des salariés et ne peut pas valider ce traitement différent entre personnels du sol/sédentaires et roulants sur ces week-ends de pointe lors de l'été.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la direction devrait récompenser la contribution de chacun, quel que soit son métier, sur les périodes de grands départs au lieu d'inciter les agents à rendre des repos.

