



Déclaration liminaire CSE TER AURA

28 janvier 2021

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Avant tout, nous souhaiterions revenir sur un terrible drame. La SNCF et le Fret sont endeuillés par la perte d'un cheminot en service le 12 janvier. L'UNSA-Ferroviaire présente ses sincères condoléances à sa famille, ses proches et ses collègues et nous pensons également à l'agent de conduite de l'UO Traction CITI.

Malgré cette terrible information en préambule, nous ne pouvons pas débiter cette déclaration sans vous souhaiter, ainsi qu'à vos proches, une bonne et heureuse année 2021.

Le climat ambiant est toujours aussi compliqué, tant sur le plan sanitaire que social. Sur le plan économique, les premiers chiffres tombent et le moins que l'on puisse dire c'est qu'ils sont inquiétants pour le GPU. Il serait d'ailleurs intéressant d'avoir un point économique concernant le périmètre de notre CSE, sur le bilan 2020.

Consciente des difficultés économiques du Groupe Public Ferroviaire, L'UNSA-Ferroviaire, fidèle à ses engagements en faveur des salariés, a validé l'accord groupe relatif à l'Activité Partielle de Longue Durée. Cet accord sera en application à partir du 1^{er} Février sous réserve d'être validé par la DIRECCTE.

Dans cet accord, l'UNSA-Ferroviaire a obtenu des garanties

- en matière d'emploi en protégeant les salariés contractuels contre le licenciement,
- en niveau d'activité : l'APLD ne peut excéder 40% du temps de travail
- en matière de formation et de rémunération.

Durant la période chômée, l'UNSA Ferroviaire a garanti une rémunération fixe à 100% (traitement, indemnité de résidence, prime de travail ou de traction et indemnités fixes mensuelles) et un niveau de rémunération globale ne pouvant être inférieur à 80% du brut des 12 mois précédent le 1^{er} jour de mise en Activité Partielle de Longue Durée dans l'Entreprise

Cela équivaut, sur la période chômée, à un minimum de 90% du net versé habituellement.

De plus, l'UNSA-Ferroviaire a obtenu qu'une comparaison soit effectuée avec la rémunération annuelle brute de la période comprise entre Mars 2019 et Février 2020, pour neutraliser l'impact éventuel de l'activité partielle 2020.

Parallèlement, cette nouvelle année 2021 sera celle de l'ouverture à la concurrence sur les marchés (TER, TN, TET). Si ce ne sont ni les projets, ni les candidats qui manquent, les barrières à l'entrée du marché sont nombreuses, comme la rentabilité des investissements, l'intégration ou non des coûts de maintenance et d'exploitation ou encore l'avenir des agents de la SNCF... Ce sont autant de questions auxquelles chaque nouvel entrant potentiel est confronté. Il ne fait aucun doute que les Entreprises

Ferroviaires auront pour principale mission de surmonter les nombreux défis, à commencer par celui de la rentabilité et des coûts faramineux qu'implique l'activité de l'industrie ferroviaire.

Espérons toutefois que le triste épisode de l'ouverture à la concurrence des lignes Intercités Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon ne se reproduise plus. Car dans cette affaire, il y a LE grand perdant, à savoir la SNCF (opérateur historique) qui a travaillé avec ses équipes à concevoir un projet pour répondre à cet appel d'offres, qui, au passage, lui a coûté plus de 2 millions d'euros, pour se voir finalement signifier que la partie sera rejouée lorsque le contexte économique sera "plus propice"... Cette décision prise au plus haut niveau de l'État est intellectuellement incompréhensible !

Concernant les sujets qui nous touchent de plus près, et portés à l'ordre du jour de ce CSE, il y a notamment la présentation des deux dossiers sur la mise en place des organisations disponibilisantes au sein des UO de Vaise et Vénissieux du TC AURA. Si l'UNSA Ferroviaire a bien conscience de la nécessité pour la maintenance d'avoir une organisation efficace et efficiente, il ne faut pas négliger de prendre en considération l'équilibre vie privée/vie pro des agents, leur santé, ainsi que la reconnaissance de la poly-compétence qui leur est demandée. L'UNSA Ferroviaire sera vigilante sur les conditions dans lesquelles se mettront en place ces nouvelles organisations.

Par ailleurs, nous sommes aujourd'hui consultés à propos des conséquences de la reprise des prestations de base par Gares & Connexions sur l'organisation transporteurs en gare de Lyon Perrache. La délégation UNSA Ferroviaire déplore qu'il faille supprimer 22 postes sur le périmètre TER afin de répondre au nouveau pacte ferroviaire sur l'ouverture à la concurrence (qu'elle n'a pas souhaité). Certes, il est indiqué dans le dossier que 22 postes sont créés côté Gares & Connexions. Cependant, rien ne nous garantit que les agents qui postuleront chez Gares & Connexions soient retenus. Par ailleurs, qu'advient-il si, d'une part, les agents TER ne postulaient pas en raison du manque d'attractivité global du dossier Gares & Connexions, et que d'autre part, aucun candidat ne se présentait côté Gares & Connexions ? Un transfert automatique serait-il envisagé ? La délégation UNSA Ferroviaire sera très vigilante sur ce point. Nous serons également très attentifs quant au suivi qui sera réalisé, en lien avec la médecine du Travail, concernant la prise en charge des agents rencontrant des difficultés liées aux postes en mobilité.

Enfin, Monsieur le Président, l'UNSA-Ferroviaire souhaiterait connaître les réorganisations à venir et les impacts humains pour tous les métiers du périmètre de ce CSE.

Je vous remercie pour votre écoute