

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Le 15 Mars, était l'anniversaire de la publication du programme du Conseil national de la Résistance, qui va modeler le visage de la France d'après-guerre et surtout créer un nouveau modèle social. Modèle social dont nous dépendons encore aujourd'hui, mais "que" certains tentent de rogner depuis des années sous couvert de modernité, ou d'internationalisme... tout dépend des arguments à fournir. Instauration de la sécurité sociale, retraite, etc.... Autant d'acquis mis en place par un réel pouvoir régalién pour le bien commun. Qu'en restera-t-il dans quelques années ? Nous n'en savons rien, mais l'espoir ne s'éteint jamais...

Pour l'UNSA Ferroviaire, il est des lois qui pourraient être de vrais sujets et avoir de fortes implications tant pour le secteur ferroviaire que pour les autres secteurs de transport. C'est le cas de la « taxe poids lourd régionale » dont on ne connaît ni la base, ni l'assiette et dont la responsabilité est renvoyée aux régions et seulement sur les voies qui leur seraient transférées par le projet de loi 4D. Trop de conditions qui ne seront jamais réalisées, avec en plus le lobbying des transporteurs routiers... Pour l'UNSA Ferroviaire, ce qui pouvait être intéressant c'était l'affectation des recettes pour les infrastructures. Cette « écotaxe » ne peut se concevoir qu'au niveau national minimum.

A force de faire des choix qui reposent sur les responsabilités des autres, il est fort à parier que les lois de ce genre n'arrivent pas à faire leur place. Les crispations et le timing ne sont pas faits pour amener de la sérénité dans les choix essentiels qui doivent être pris. D'autant plus, que l'engagement de baisser de 40% les gaz à effets de serre à l'horizon 2030 ne pourra être tenu qu'avec un changement majeur de paradigme.

Monsieur le Président, le transport « vert » est à notre sens essentiel pour l'avenir et le Ferroviaire est parfaitement dans l'axe de cette orientation. L'UNSA Ferroviaire défend le report modal.

Pour autant, nous remarquons que les engagements ne se concrétisent pas par des actes et que les infrastructures souffrent de plus en plus sans que de réelles solutions soient trouvées. Les autorités organisatrices quant à elles, font ce qu'elles peuvent pour trouver des solutions. Mais entre l'ouverture à la concurrence des trains « Intercités » qui n'ont pas obtenus de véritable satisfecit, comme avec la mise en place organisée d'une pseudo concurrence sur Bordeaux Lyon avec RAILCOOP, le monde Ferroviaire SNCF se sent pris au piège par des forces qui semblent le dépasser. Sur Bordeaux Lyon, Railcoop va bénéficier de l'aide importante de la Région AURA concernant le matériel roulant qui sous l'égide SNCF n'était pas pertinent pour les usagers de cette ligne mais qui maintenant le deviennent pour cette association.

Comment interpréter les engagements financiers pour des infrastructures qui antérieurement n'étaient pas pertinentes et qui maintenant le deviennent ? Quels renoncements vont-ils induire ? où ? Avec quels impacts sur le système ferroviaire global ? Nous voyons depuis peu des visions court-termistes prendre le pas sur une vision globale et sur le bien collectif. Ce qui risque de nous conduire dans le mur. Par exemple, pour les cas concrets, les lignes de dessertes fines du territoire sont concernées.

La séparation, voulue par la loi, est en train d'installer un désordre tel que nombre d'entre nous qui sommes attachés à la sécurité tentent de tirer le signal d'alarme.

Un petit exemple pour illustrer le sujet :

Dans le monde d'avant d'une entreprise SNCF intégrée, lorsqu'un avis de non cheminement dans un tunnel était pris par un Infrapôle, l'ensemble des établissements étaient avisés du sujet et il était relayé à tous les agents qui pouvaient être impactés : voie, caténaires, SUGE, ASCT, ADC, Transport Mouvement, etc....

Mais depuis notre transformation, l'Infrapôle avise les agents de son périmètre. Qui s'occupe du reste ?

Pour faire rapide et simple : plus personne n'est avisé de quoi que ce soit. L'UNSA Ferroviaire vous le savez est très attentive à la sécurité système. Et dans ce cas précis, nous avons pu mettre en lumière un énorme trou dans la raquette.

Mais pourquoi vous parler de ce sujet ?

Parce que pour faire remonter cette problématique au sein de l'entreprise il aura fallu en parler aux pôles S d'Infrapôles et d'EIC, qui ne nous ont pas pris au sérieux (normal nous sommes des syndicalistes) Tout ceci dans le but d'arriver à découvrir qu'il y a un réel sujet à traiter....

Monsieur Le Président, sur un tout autre sujet, à quelques jours près, nous venons de terminer la première année de vie avec la COVID-19, année symbole de perte de libertés: au niveau de la culture, des divertissements, des voyages en train que nous aurions pu réaliser.

Depuis plusieurs mois, l'UNSA-Ferroviaire alerte sur la saturation vécue par certains salariés vis-à-vis du Télétravail, les nombreux salariés qui ne sont pas sur le terrain en opérationnel. Car au-delà de la prise en compte de la sacro-sainte Qualité de Vie au Travail (QVT), nous notons une véritable augmentation et une dérive des frais financiers, tels que le chauffage, l'eau, le café, les consommables, etc., qui sont, selon des études sérieuses, directement imputables au Télétravail.

Certains salariés dont des élus, subissent, ou si vous préférez l'entendre, participent à deux réunions en distanciel, en même temps... Elles sont vécues dans des conditions de travail parfois exécrables, telles que l'installation du poste de travail dans la salle à manger, ou pire dans la chambre à coucher. Comment, dans ces conditions, pallier le manque de contact humain ?

Même si de nombreux salariés, basés dans les grandes métropoles, perçoivent un gain appréciable en termes de réduction des temps de transports et une facilité pour s'organiser, il n'en demeure pas moins qu'il est nécessaire, pour l'UNSA-Ferroviaire, de bien séparer les différents moments de la journée.

Au-delà d'un accroissement des horaires et des périodes de travail, de nombreux professionnels de la psychiatrie s'inquiètent des dégâts de l'isolement des salariés en Télétravail. Notamment par rapport à la charge mentale.

Et pour quel résultat ?

Celui de la perte de repères, la perte du lien social entre collègues de travail, la perte de motivation, parfois même de l'oubli du jour en cours et le manque d'activité physique, qui aboutissent à une dégradation de la santé des salariés. Néanmoins, notre industrie ferroviaire continue sur sa voie, avec son lot d'annonces et de dossiers.

Par exemple, le 16 février dernier, où une délégation de l'UNSA-Ferroviaire a été reçue au ministère des Transports par la mission interministérielle sur les Facilités de Circulation (FC) accordées aux cheminots. Si notre démarche semble opportuniste, elle s'appuie sur les communications actuelles de l'opérateur historique qui vante son implication dans la lutte contre le réchauffement climatique, et son rôle primordial dans la préservation et l'irrigation de nos territoires ruraux. S'il faut encore le rappeler, le train peut être, dans certaines circonstances, est le seul mode de transport privilégié pour les déplacements quotidiens des salariés et notamment ceux qui sont en situation de handicap.

Le transport par chemin de fer est un modèle écologiquement vertueux.

L'UNSA-Ferroviaire continuera à réaliser un lobbying actif en martelant ce message jusqu'à obtenir satisfaction.

Nous avons pu ainsi faire valoir nos revendications sur ce sujet complexe, multifactoriel et extrêmement symbolique auprès des représentants du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), de l'Inspection Générale des Affaires Sociales (IGAS) et de l'Inspection Générale des Finances (IGF). Il ne fait pour nous aucun doute que le résultat de cette mission ne devra pas se solder par une réduction de l'offre pour les actuels bénéficiaires, mais au contraire s'étendre à tout le secteur de la Branche ferroviaire, afin qu'elle conserve son attractivité.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ces Facilités de Circulation (FC) sont reconnues comme un véritable acquis du sac à dos social pour les cheminots. Elles sont une composante incontournable du contrat de travail à la SNCF. Il est donc impensable qu'il n'en soit pas de même pour les autres Entreprises Ferroviaires. Car nous le rappelons une fois de plus : "la concurrence doit se réaliser entre les EF et non pas entre les salariés".

Lors de nos précédentes déclarations dans cette instance, nous partagions notre vision de l'ouverture à la concurrence et nous évoquions surtout l'appétit, pour le moment repoussé, crise sanitaire oblige, de certains acteurs du monde ferroviaire français, voire européen. Mais pour ceux qui souhaitent concourir, comme le rappelle le Règlement d'Appel à Candidature (RAC) de la Région PACA, la date est fixée au 31 mars prochain à 16 heures. Une fois de plus, nous avons appris le report temporaire de cet appel d'offres, cette fois encore pour laisser à nos concurrents le temps de se re-préparer...

Toutefois en restant sur PACA, nous avons été informés de la visite de notre Ministre des Transports, le 23 février dernier, à l'occasion de la signature de deux accords entre l'État et la Région PACA sur les petites lignes.

Monsieur le Président, nous terminerons en évoquant l'incendie du datacenter qui s'est déclaré dans la nuit du 9 mars sur le site d'OVHCloud à Strasbourg. Quatre de ses douze salles serveur ont été détruites.

Notre entreprise, dont SA Réseau, a fait le choix de dématérialiser et suivre l'exemple à la mode. Pourtant à SNCF, nous avons des serveurs de proximité gérée par des équipes locales de l'entreprise et des outils installés sur nos postes informatiques. Le choix a été fait de virtualiser nos serveurs et de donner les logiciels à Microsoft et nos données, certaines plus que sensibles à IBM, groupe américain. Pourquoi de tels choix? Que ferons-nous des ASTI une fois tous déployés? Pourquoi donner nos outils informatiques de tous les jours à plusieurs groupes, de plus tous non européens? Doit-on s'attendre un jour à un embargo? L'UNSA ne comprend pas ces choix qui ne sont clairement pas stratégiques et vous alerte des dangers. Il va sans dire que nous constatons beaucoup de problèmes, lenteur réseau, accessibilité et autres. Ces choix sont unilatéraux et très souvent incompris. Un exemple concret: la supervision de Lyon n'a pas de serveur en local, ou même de secours pour son nouvel outil MDS NG et beaucoup de problèmes en découlent.

Pour conclure, l'Unsa Ferroviaire attend vos réponses sur les sujets évoqués et restera vigilante sur l'évolution de tous ces points.

Merci pour votre écoute.