



TOUS EN VOITURE !

RÉFÉRENTIEL FRET FR 20969 CONDITIONS D'UTILISATION DES VÉHICULES DE SERVICE

Lors de la séance plénière du Comité Social et Économique du 29 juin 2021, la Direction du Fret a présenté le référentiel Fret FR 20969 relatif aux conditions d'utilisation des véhicules de service.

Dans sa définition initiale, le véhicule de service est un engin routier mis à la disposition d'un ou plusieurs agents par Fret SNCF. Il est réservé à un usage strictement et exclusivement professionnel. Il ne doit pas être utilisé en dehors des heures de service, ni servir à des trajets qui ne seraient pas directement liés à une mission. Il existe une tolérance pour les étapes entre le domicile et le lieu de travail, mais elle doit être définie à l'avance, précisée de manière explicite et par écrit dans les tâches du poste concerné. L'agent qui utilise un véhicule de service doit, bien sûr, veiller à respecter le Code de la route et être en règle administrativement vis-à-vis de son permis de conduire, tout en s'assurant de suivre la charte de l'éthique développée à Fret.

Les véhicules de service et leur utilisation ne devraient donc normalement pas être sujets à débat et ne pas faire l'objet de discussions houleuses. La mise en place du référentiel 20969 est normalement une formalité. **Mais comme rien n'est jamais simple et limpide à Fret**, l'UNSA-Ferroviaire va plus loin et se pose des questions de fond.

Nous passerons rapidement sur les redresseurs de torts, souhaitant bien évidemment rester anonymes, qui signalent régulièrement à la Direction les plaques d'immatriculation, avec photos à l'appui, de véhicules SNCF stationnant sur des parkings divers en dehors des heures de travail. Ces âmes charitables, animées d'un sens du devoir hors du commun, nous replongent aux plus belles heures vichyssoises de la grande époque de Radio Corbeau. Encore un exemple qui nous démontre que le passé ne nous apprend rien parfois.

Nous souhaitons signaler que l'utilisation des véhicules de service doit se limiter au strict nécessaire. Depuis quelques années, on assiste à l'éclosion d'une armée de voitures destinées aux agents de la production Fret. Certaines organisations de dessertes et de chantiers ne s'envisagent plus sans déplacement pendant les heures de travail. Les suppressions successives de postes et la disparition d'une présence sur le terrain ont transformé le véhicule de service en un acteur actif et indispensable de l'organisation du travail. Effectivement, la voiture est devenue le palliatif d'organisations souvent bancales, comme un médicament qui agit sur les symptômes d'une maladie, mais sans guérir la cause profonde du problème.

Il est absolument indispensable de garder à l'esprit que l'utilisation de véhicules de service est potentiellement génératrice d'accidents et est susceptible d'engendrer des dysfonctionnements. **Il faut veiller à la sécurité des agents** et s'assurer qu'une organisation est sûre et pensée rationnellement en matière de risques.

Pour enfoncer le clou, on peut aussi évoquer le projet annexe concernant le suivi des véhicules. Ce projet vise à connecter la flotte automobile de Fret SNCF à l'aide de boîtiers télématiques afin d'être en mesure d'identifier les conducteurs et de répondre à la fameuse question : « Qui conduit quel véhicule et quand ? ».

Si ce nouveau gadget se présente sous des contours vertueux en prétendant améliorer la sécurité routière et la sûreté, faciliter le traitement des informations et simplifier les processus de gestion des véhicules, il nous paraît tout autre. Plus qu'un simple et efficace moyen de tracer les agents, c'est une manière rapide d'analyser les trajets et les durées d'utilisation des véhicules de service. Cette mise en place permettra juste d'externaliser les services et de mieux gérer les PV pour les réattribuer plus facilement aux agents.

Enfin, la gestion et l'utilisation des véhicules de service, qui semblent de prime abord des sujets anodins, sont en fait des verrues qui mettent encore une fois en évidence les lacunes de Fret SNCF en matière de sécurité et de gestion du personnel. Le but est d'optimiser le fonctionnement et ainsi pouvoir réduire les dépenses. On réorganise à tout va en appuyant le plus possible sur le levier du Lean management et l'on se sert des véhicules de service pour rendre opérationnel ce qui est potentiellement dysfonctionnel.

Bref, tout va toujours bien dans le meilleur des mondes...

Contactez vos élus UNSA-Ferroviaire à l'adresse : cse.fret@unsa-ferroviaire.org