



Les CE des Cheminots Mobilités SNCF
de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais vous invitent

COLLOQUE

Le train, un service public au cœur de notre quotidien

Quelle Convention TER Hauts-de-France en 2019 ?

ACTU ÉCO

5000 signatures contre la fermeture
des guichets et des lignes

LA VOIX DES CE

ZOOM SUR

« Premiers pas... » à la SNCF

DOSSIER

Convention TER



Inscription
www.cecheminots-nordpasdecals.com



MERCREDI
17 LILLE
OCT 2018 NOUVEAU
SIÈCLE

dans le

rétro

Semaine du jardinage



Animation masque



Journée des droits de la femme

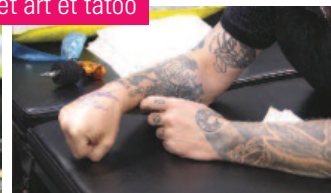


Relaxorail



2018

Street art et tatoo



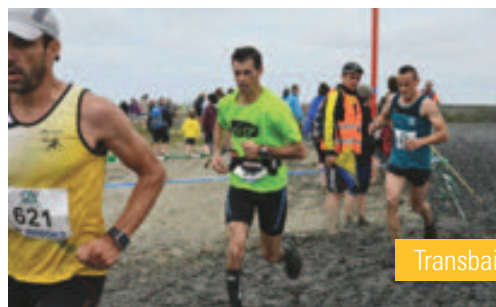
Journée pêche en mer



Séjour Futuroscope



Transbaie



Traversée de la Baie de Somme

Nous sommes heureux de vous présenter le premier Passerelles Eco avec un « s » car mutualisé entre les CE Mobilités de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais.

Ce hors-série est consacré principalement à la renégociation de la nouvelle convention TER 2019. Mais comment ne pas évoquer la lutte actuelle des cheminots. A l'heure où nous écrivons, le mouvement de contestation est déjà historique par sa force et sa durée. L'élan de solidarité avec les cheminots est sans précédent. Les syndicats font face à un gouvernement « Manager » impitoyable qui impose ses réformes sans écouter les salariés et les citoyens.

Epaulé par une direction SNCF zélée, il tente de démontrer, sans y parvenir, que l'ouverture à la concurrence, le changement du statut de l'entreprise et la fin du statut des cheminots, constitueraient LA solution.

L'abandon d'un service public ferroviaire ferait suite aux privatisations du gaz, de l'électricité, des Télécoms et de la poste. On annonce déjà la vente des parts de l'Etat dans le secteur de l'énergie. C'est la grande braderie de nos services publics, de notre bien commun. Avec la privatisation en ligne de mire, c'est le droit au transport pour tous qui est remis en cause.

Jupiter, le chef d'entreprise, méprise le dialogue social et veut se débarrasser des institutions représentatives du personnel en les contournant. Ce mépris aura des conséquences qu'il n'a certainement pas envisagées. Passer outre les syndicats en refusant toute négociation, c'est nier la démocratie et ouvrir une boîte de Pandore, celle de la radicalisation des conflits sociaux.

En enterrant de fait les lois Auroux avec la fin des comités d'entreprise et leur remplacement par des CSE (Comité Social et Economique) dès janvier 2019, Macron réduira encore les moyens des élus qui auront à cumuler les mandats de DP, de CHSCT et d'élus CE.

C'est donc la dernière action des CE, tels que nous les connaissons jusqu'ici, avec une véritable capacité d'intervention économique et un cadre légal qui doit garantir le dialogue social.

Dans ce numéro spécial Convention TER, nous vous proposons de mieux appréhender les mécanismes des conventions TER de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais et les points qui seront à négocier pour la fusion en une nouvelle convention Hauts-de-France. Nous faisons également le point sur les négociations en cours et nous développons les propositions des CE, dont l'accent doit être mis sur la présence humaine dans les trains et dans les gares. Nous vous proposons aussi un rapide tour d'horizon des projets en cours comme le spectacle « Premier Pas » ou le ciné-débat autour du Fret.

Nous vous souhaitons une bonne lecture, et vous donnons rendez-vous d'ores et déjà au colloque « Quelle convention TER Hauts-de-France en 2019 ? », le mercredi 17 octobre 2018 au Nouveau Siècle à Lille.



Xavier WATTEBLED
Président de la Commission Économique
et élu CGT du CE Mobilités
Nord-Pas-de-Calais



Fabrice LANNOIS
Président de la Commission Économique
et élu CGT du CE Mobilités Picardie

**La grande
braderie du
service public
ferroviaire**

Convention TER



L'historique

L'harmonisation de la convention TER est le dossier économique majeur pour les CE Mobilités Picardie et Nord-Pas-de-Calais suite à la création de la Région des Hauts-de-France.

Le Nord-Pas-de-Calais : précurseur du TER

La prise en charge des dessertes ferroviaires régionales par les conseils régionaux résulte de la décentralisation. En 1982, avec la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs), les régions sont devenues Autorités Organisatrices de Transports (AOT) pour les transports d'intérêt régional sur leur périmètre.

- En 1978, sous l'appellation Transport Collectif Régional (TCR), le Nord-Pas-de-Calais a été la première région en France à conventionner l'ensemble des dessertes sur son territoire.

- En 1995, le Nord-Pas-de-Calais se porte candidat (avec 5 autres régions pilotes) pour être Autorité Organisatrice de transports. Elle l'est devenue en 1998. C'est grâce au succès de cette expérimentation que la régionalisation a été étendue à toutes les régions début 2002, sur la base de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU).

Le Nord-Pas-de-Calais : inventeur du TERGV

Afin de réduire les temps de parcours entre la Côte d'Opale et Lille, la région a souhaité expérimenter en 2000 l'utilisation des rames TGV stationnées à Lille en dehors des heures de pointe pour proposer des TGV régionaux sur

Dunkerque, Calais-Fréthun et Boulogne-sur-Mer. Le temps de trajet a été divisé par deux.

- En 2003 l'offre s'étend à la relation Lille-Arras. Depuis, le service s'est pérennisé. Depuis fin 2010, Étaples - Le Touquet et Rang-du-Fliers - Verton sont desservis par les TERGV.



Vers une première convention régionale

La négociation de la nouvelle convention, fusionnant celles des régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais, déterminera la qualité de service public et les conditions de transport quotidien de près de 100 000 usagers dans les Hauts-de-France.

Parce que les transports sont également un enjeu d'aménagement, les CE seront force d'analyse et de proposition. Cette nouvelle convention va régir toutes les obligations et les devoirs du Conseil Régional Hauts-de-France, de la SNCF, des cheminots et des usagers. C'est également la première convention négociée avec la nouvelle majorité Les Républicains (LR) et le président Xavier Bertrand, dans un contexte de restrictions budgétaires.

Le plan de la SNCF baptisé « Cap TER 2020 » a proposé entre autres comme pistes d'économies :

- Des trains sans contrôleurs,
- Des substitutions routières,
- Des fermetures de guichets,
- Des fermetures de lignes,
- Des réductions d'effectifs cheminots, déshumanisant ainsi les gares et les trains.

Historiquement, l'armature urbaine et le tissu économique de la Région ont été structurés par le développement des chemins de fer. Il s'agit de l'épine dorsale de la mobilité durable des usagers. Le service TER permet le développement de la mobilité, synonyme d'accès à l'emploi et à la formation. Nous avons maintenant moins d'une année pour préparer cette négociation.

TABLEAU COMPARATIF

	Picardie	Nord-Pas-de-Calais
Nombre quotidien d'usagers	30 000	60 000
Superficie	19 399 km ²	12 414 km ²
Km de ligne ferroviaire	1 122 km	1 430 km
Densité ferroviaire	75 m de ligne par km ²	115 m de lignes par km ² (plus forte densité de France après l'Île-de-France)
Population	1,925 millions	4,058 millions
Accès à la mer et ports	Manche - Ports de plaisance (Le Crotoy, Le Tréport, Cayeux-sur-mer...)	Mer du Nord et Manche (Boulogne, Calais, Dunkerque)
Lignes et conventions transfrontalières	Pas de relations transfrontalières	Belgique/France : convention SNCF et SNCF Grande-Bretagne : liaison Transmanche mais pas de convention
Nombre de voyages	56 600	112 000
Nombre de gares et points d'arrêts	161	206
Conventions TER	1 ^{ère} convention : 2002-2006 2 ^{ème} convention : 2007-2012 3 ^{ème} convention : 2013-2018	1 ^{ère} convention : 1997-2001 2 ^{ème} convention : 2002-2007 3 ^{ème} convention : 2008-2014 4 ^{ème} convention : 2015-2024
Budget annuel de la convention en cours	197 millions d'euros	300 millions

Les 8 enjeux de la nouvelle convention

1. Le TERGV

Ce TGV faisant fonction de TER, spécificité du Nord-Pas-de-Calais, peut-il être étendu sur le tronçon picard ? Les enjeux d'aménagement du territoire justifient le TERGV sur certaines origines/destinations mais pas sur d'autres, où les rames TGV ont une vitesse égale à celles des rames TER. Le coût du TERGV doit être pris en compte pour les tronçons qui ne sont pas des lignes grande vitesse. La question de la qualité des infrastructures ferroviaires se pose également.

2. La reprise des TET

Abandonnés aux Régions par l'Etat, les Trains d'Equilibre du Territoire ou Corails Intercités seraient inclus dans la nouvelle convention. Il s'agit d'une dépense supplémentaire qui pèsera d'autant sur le budget global. Sur la région, ils relient Paris à Boulogne-sur-Mer en passant par Amiens, et Paris à Maubeuge et Cambrai en passant par Saint-Quentin.

3. Le TER Mer

Lancée en 2003, cette opération emblématique de la Région Nord-Pas-de-Calais permet aux familles de voyager en TER pour un prix symbolique de 1 euro. Rebaptisé eTER, l'opération a été étendue sur plus de 50 destinations à l'ensemble des Hauts-de-France pour des trajets à 2 euros.

4. La Tarification

Les systèmes de tarification diffèrent d'une convention à l'autre. A titre d'exemple, en Picardie, le Pass'actif pour une tarification sociale au-delà de 75 km, n'a pas son équivalent dans le Nord-Pas-de-Calais. La Picardie concentre essentiellement des navetteurs avec Paris, alors que le Nord-Pas-de-Calais regroupe des agglomérations concentrant l'emploi. Les dispositifs d'indemnisation en Picardie (par exemple 20 % des abonnements si régularité de moins de 87 % pendant deux mois, ou encore 100 % de remboursement si retard de plus de 120 minutes) sont moins cadrés dans la convention Nord-Pas-de-Calais.



5. Guichets et distribution en gares

Dans la convention Nord-Pas-de-Calais, un tableau reprenait l'ensemble des gares et points d'arrêts TER en stipulant les horaires d'ouverture des guichets. C'était une exigence de l'ancien exécutif, soucieux de la présence humaine en gare. Cette annexe sera-t-elle intégrée à la nouvelle convention ? La déshumanisation des gares est un problème, à commencer par le fait qu'un automate en gare ne peut être le seul interlocuteur de l'usager.

6. L'Équipement Agent Seul (EAS)

La précédente convention Nord-Pas-de-Calais stipule que « chacun des trains (...) est accompagné sur l'ensemble du trajet d'au moins un ASCT ». Dans la convention picarde, plusieurs trains roulent déjà en EAS, ce qui peut faire craindre une extension de ce modèle à la future convention régionale. Un train sans ASCT à bord comporte des risques. En cas de malaise à bord, l'usager est abandonné à un éventuel Samaritain. En cas d'incidents, l'ASCT est habilité à prendre en charge la sécurité, **sans lui qui prendra le relais ?** Seul à bord, le conducteur devra donc gérer les problématiques de sécurité et de sûreté des voyageurs.

7. Les substitutions routières par car

Dans la convention picarde, elles sont déjà en place sur plusieurs trajets, alors que la convention Nord-Pas-de-Calais stipule qu'elles ne sont possibles qu'en cas de travaux ou de situation perturbée. Au regard des coûts externes (coûts supportés par la collectivité, donc les citoyens) ainsi que de la différence de sécurité et de qualité de service rendu aux usagers, il est inconcevable de favoriser la substitution routière. Le car est-il plus écologique que le train en ces temps de pics de pollution récurrents ? Certainement pas.

8. Les fermetures de lignes

Plus de 500 km de lignes sont soumises à des limitations de vitesse à cause de leur état. Les fermetures à l'horizon 2020 concernent les lignes de l'étoile de Saint-Pol sur Ternoise (dont les travaux pourtant doivent démarrer), Ascq - Orchies et Beauvais - Abancourt - Le Tréport, la Ferté - Milon - Fismes, Comines - La Madeleine, Louches - Valenciennes, Abbeville - Le Tréport et Hirson - Laon, Crépy-en-Valois - Laon.

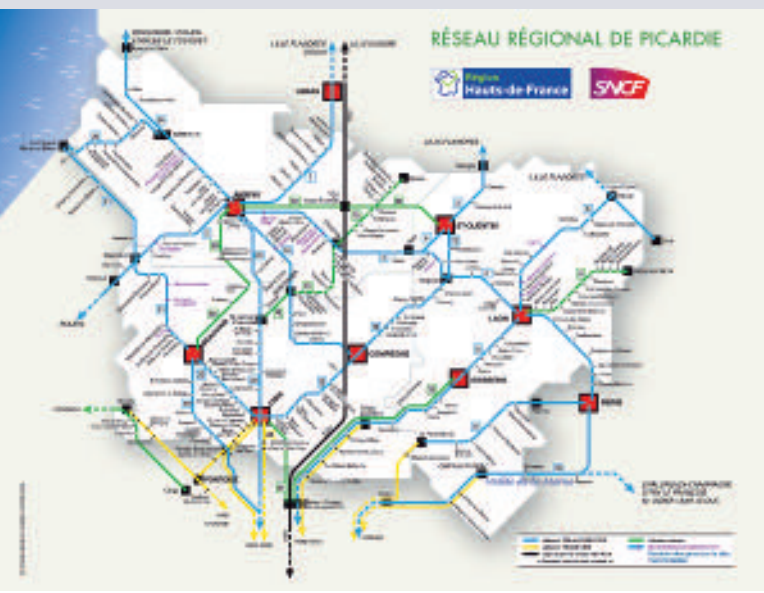
Coûts externes des transports de voyageurs (source Instruction Ministérielle du 16 juin 2014)

TRANSPORT DE VOYAGEURS (€ ₂₀₁₃ /1000 voy.km)				
Externalités	Mode			
				
Sécurité	29,90	1,59	1,34	0,76
Bruit	6,17	3,03	1,81	2,91
Pollution atmosphérique	14,10	1,12*	8,97	3,36
Changement climatique	5,56	0,40*	3,84	7,38
Effet amont aval hors CO2	5,55	2,15	1,36	6,90
Effet amont aval CO2	0,91	0,20	0,63	1,29
Total	56,01	8,30	17,32	21,32
Différence avec le rail	47,71	-	9,02	13,02
Rapport au rail	6,75	-	2,09	2,57

« Il faut maintenir un haut niveau de relation entre les usagers et les cheminots »

Pour mieux comprendre les enjeux du TER du côté de la Picardie, nous avons interviewé Fabrice Lannois, Président de la Commission Economique du CE Mobilités SNCF Picardie.

Interview de FABRICE LANNOIS



Passerelles ECO : Quels sont les besoins en déplacement des usagers du TER en Picardie ?

Fabrice LANNOIS : Sur les 470 circulations quotidiennes de trains (TER, Intercités et Transilien) en Picardie, 2/3 des trajets sont à l'origine ou à destination de l'Ile-de-France et 5% des trajets concernent des déplacements vers les régions voisines. La production est assurée par 1750 agents SNCF.

Depuis 2012, le TER perd 5% de voyageurs par an. Cette érosion de la fréquentation peut s'expliquer par plusieurs facteurs importants : la dégradation de la qualité de service avec la saturation des abords de la gare de Creil et la régularité impactée par la multiplication des travaux nécessaires. Pour les voyageurs occasionnels, la tarification est plutôt dissuasive, d'autant que les réductions d'heures d'ouverture ou la fermeture des guichets

ne facilitent pas l'accès au train. On note aussi une baisse de la fréquence des dessertes, ainsi en heures creuses : il n'y a plus de trains Amiens / Saint-Quentin ou Amiens / Paris pendant plus de 4 heures.

Actuellement, il y a deux sujets prioritaires pour l'avenir du transport ferroviaire picard.

Tout d'abord le transfert des Trains d'Equilibre du Territoire. Suite au transfert de leur gestion à la Région Hauts-de-France, l'Etat s'est engagé à :

- Une contribution annuelle de 15 millions d'euros au déficit d'exploitation
- Au financement de 10 rames type RégioLis à haut niveau de confort
- Une dotation d'investissement de 250 millions d'euros afin d'acquérir des rames à 2 niveaux pour les relations Paris/Amiens et Paris / St Quentin - Maubeuge / Cambrai.

Le second sujet, c'est le projet Picardie-Roissy. L'Etat confirme également son financement à hauteur de 51,48 % ainsi que la Région Hauts-de-France à hauteur de 33,98 %. Sur la branche Est du "Y" picard formé par les axes Amiens / Creil / Paris et Saint-Quentin / Creil / Paris, Compiègne bénéficierait de 17 allers/retours TER par jour vers la gare de Roissy-Charles de Gaulle, soit un train par heure. Creil profiterait de 9 allers / retours supplémentaires, soit un train par demi-heure en

période de pointe. Amiens bénéficierait de deux TGV allers/retours, un pour Strasbourg, l'autre pour Lyon-Marseille.

Sauf que la Ministre des Transports, Elisabeth Borne, ne s'est guère montrée rassurante sur ces deux projets en indiquant qu'elle ne possédait encore aucune enveloppe budgétaire...

Passerelles ECO : Est-ce que la convention picarde actuelle répond aux besoins des usagers ?

F.L. : Les usagers souhaitent le maintien de l'accompagnement des trains par des agents aptes à assurer la sécurité, l'information des voyageurs et la lutte anti-fraude. La SNCF doit se concentrer en priorité sur la fiabilité et sur la qualité du service public, qui aujourd'hui ne sont pas à la hauteur, du fait des pannes et des indisponibilités récurrentes du matériel. Au total, 1484 trains TER picards ont été supprimés en 2016.

L'information est jugée très inégale quand les usagers en ont le plus besoin. Le développement numérique ne doit pas laisser de côté les nombreux usagers qui ne sont pas utilisateurs de smartphones. Les usagers ne comprennent pas non plus la politique du groupe SNCF qui organise la concurrence frontale de ses propres trains (donc ceux payés par les contribuables) avec ses autocars "Ouibus" et le covoiturage "IdVroom", alors que ces services devaient initialement être un complément du train.

Passerelles ECO : Quelle est ta vision de la nouvelle convention Hauts-de-France ?

F.L. : Il faut maintenir un haut niveau de relation entre les usagers et les cheminots, améliorer l'accueil en gare en maintenant des guichets, humaniser les gares dès le premier train jusqu'au dernier. Pour consolider le TER, il faut pouvoir développer une continuité dans l'utilisation du train lors du passage de la vie scolaire à la vie active.

Bien entendu, il faut aussi une politique tarifaire plus attractive, maintenir l'accompagnement des trains par des cheminots et développer la fiabilité et la qualité de service.

Concernant le plan de transport, il faut augmenter la fréquence des dessertes entre les grandes agglomérations.

Enfin, on doit améliorer les déplacements en train + vélo et faciliter l'intermodalité.

La nouvelle convention TER décryptée



La convention TER c'est quoi ?

La convention TER, c'est un contrat signé entre l'Autorité Organisatrice de Transport dite AOT (Le Conseil Régional Hauts-de-France) et la SNCF (aujourd'hui SNCF Mobilités) engageant chacune des parties pour une durée donnée. Ce contrat reprend toutes les caractéristiques de l'exploitation et du financement du service public ferroviaire d'intérêt régional de transport de voyageurs.

La convention cadre notamment :

- Le nombre de trains, de dessertes, de relations et d'offres événementielles (TER-MER et TER-VER, Braderie de Lille, Main Square, etc. ...)
- Les horaires d'ouverture des gares ainsi que la présence humaine et les services en gare
- L'accompagnement des trains
- La sûreté et la prévention
- La garantie de la continuité de service
- L'accessibilité des PMR
- Le matériel roulant (composition et maintenance)
- La tarification
- La contribution financière de la Région, avec pour une partie un système de bonus/malus en fonction d'objectifs sur le développement de la fréquentation et de la qualité de service, la régularité et la disponibilité du matériel roulant.

Où en sont les négociations sur la future convention ?

Le Conseil Régional n'aurait, à ce jour, toujours pas communiqué de cahier des charges. Il était attendu pour fin mars. La direction TER Hauts-de-France a rencontré le Conseil Régional à plusieurs reprises pour travailler sur l'offre de transport et de services. C'est un énorme travail. Les négociations devraient démarrer cet été. Le calendrier est serré puisque la convention TER picarde se termine au 31 décembre 2018 et que celle du Nord-Pas-de-Calais comporte une clause de revoyure le 1er janvier 2019. La nouvelle convention TER Hauts-de-France devrait selon toutes probabilités être mise en application dès janvier 2019.



Ouverture à la concurrence : le résultat en Grande-Bretagne

En Grande-Bretagne, le gouvernement privatise le réseau ferroviaire (trains et rails) au début des années 90. Au fil des ans, suite aux investissements importants qui n'ont pas été faits, au profit de la distribution de dividendes, le réseau se dégrade et provoque plusieurs accidents mortels. La société privée des chemins de fer, au bord de la faillite, est finalement reprise par l'Etat britannique, ce qui lui a permis de devenir l'un des réseaux les plus sûrs d'Europe. Mais avec une augmentation des prix à la clef : les trains appartiennent aux banques, qui sont loués à des opérateurs privés qui paient une concession à l'Etat. Ce qui amène certains acteurs à proposer des prix surréalistes, revus à la baisse par la suite, la différence étant payée par le contribuable.

Pourquoi la renouveler maintenant ?

La dernière convention, signée en 2015, devait normalement courir jusqu'en 2024 mais la nouvelle loi NOTRE a changé la donne. Et la naissance de la nouvelle Région Hauts-de-France a fait naître une volonté de convention unifiée Nord-Pas-de-Calais et Picardie.

D'autres concurrents peuvent-ils présenter une offre ?

Xavier Bertrand, Président de Région, a annoncé vouloir ouvrir le chemin de fer régional à la concurrence dès cette année. C'est en tout cas son discours politique, car dans les faits, cela est techniquement impossible à mettre en œuvre (lire encadré ci-contre).

Quel est le rôle des organisations syndicales des cheminots ?

Ces organisations adoptent une attitude exigeante vis-à-vis du service public rendu, mais également constructive et revendicative pour négocier au mieux les conventions, afin d'y intégrer le maximum de garanties et d'avancées. Les leitmotivs : « égalité, solidarité, qualité, accessibilité, conditions de travail, sécurité, ponctualité. »

Pourquoi la libéralisation des trains dès cette année est impossible ?

Dans les faits, la libéralisation des trains régionaux dès cette année est impossible :

- Les sillons se réservent 18 mois à l'avance. Si la concurrence n'a pas réservé de sillons, elle ne peut pas candidater
- La loi LOTI octroie toujours à la SNCF le monopole des transports intérieurs, jusqu'à l'adoption de la loi LOMI qui ne devrait pas être modifiée, hors ordonnances, avant la fin de l'année
- La procédure doit faire l'objet d'un appel d'offres européen comportant un délai minimum d'un an pour formaliser les réponses et d'un autre délai d'un an pour étudier les offres.

Même Xavier Bertrand, Président du Conseil Régional, s'accorde à dire que la mise en concurrence ne se fera pas avant 2021.



Région, direction, syndicats : quelles sont leurs positions ?

Pistes d'économies, service public, aménagement du territoire, environnement, postes de dépenses, services en gare, nombre de places... : voici tous les sujets qui seront au cœur des débats de la prochaine convention TER.

Le contexte d'une restriction budgétaire

Le coût de la vie et des matières premières augmente mais pas le budget donné par l'Etat aux Régions pour faire fonctionner les trains. La dotation est figée depuis 2012. Il semble donc logique que le Conseil Régional va tout faire pour alléger les postes de dépenses fixes, à commencer par la masse salariale. Sauf que, qui dit moins d'effectifs, dit moins de sécurité et donc un service rendu de mauvaise qualité, s'accordent à dire les syndicats. Parmi les fausses bonnes idées, on trouve des trains sans contrôleurs, des fermetures de ligne, des bus à la place des trains et la mise en place de la concurrence...

L'ouverture à la concurrence

Xavier Bertrand a annoncé vouloir mettre en place une ouverture à la concurrence dès la prochaine convention, à savoir 2019. La raison de cette charge contre l'opérateur historique ? Selon lui, la SNCF offre un service dégradé et des coûts démesurés : « Installer une caméra dans une gare me coûte trois fois plus cher que dans un lycée. Le pelliculage d'un train me coûte les yeux de la tête. La mise en accessibilité d'une gare aussi. J'ai l'impression de faire les fins de mois de la SNCF », explique-t-il à La Voix du Nord. Pour lui, la mise en place de la concurrence serait le remède à tous les maux. Certes, tout ne fonctionne pas bien à la SNCF, mais c'est essentiellement dû à la structuration même de l'entreprise et aux multiples restructurations qui désorganisent la production depuis plus de 15 ans.

En résumé, on peut trouver quelques points d'accord sur le diagnostic mais pas sur les remèdes. En effet, la concurrence ajouterait de la complexité à un système ferroviaire déjà très complexe.



Le nombre de places assises

Xavier Bertrand, Président de Région, est très attentif au nombre de places assises et aux conditions de transport, tout comme les syndicats. La direction régionale TER a calculé qu'avec l'achat du matériel neuf, à nombre de rames égales, la capacité d'emport augmente de 11 % de places assises sur la région. Sachant qu'avec de nouvelles rames, il est également possible d'embarquer des passagers debouts.

L'offre TER City

Comment transporter plus d'usagers, dans des trains plus réguliers, avec une meilleure garantie de places assises, tout en ayant une information voyageurs fiable, le tout pour un coût sensiblement identique ? C'est l'équation posée par la direction. Le Président des Hauts-de-France a repris à son compte la revendication d'un Triple A, lancé par les associations d'usagers : Assis, A l'heure, Avertis...

TER Hauts-de-France souhaite mettre en œuvre le concept de TER City, fonctionnant comme un RER transilien : le train promet la fréquence et la robustesse (c'est-à-dire la régularité, la couverture des amplitudes horaires, la composition adéquate des trains et l'information des voyageurs), plutôt que l'heure pile et la vitesse.

Les syndicats estiment que tous ces points de robustesse doivent être améliorés, notamment sur l'information des voyageurs, via l'humain dans les gares, dans les trains, et sur la composition : si une rame n'est pas sortie des ateliers à temps, cela reflète un manque d'investissements et de ressources humaines. En résumé, il faut un train propre, à l'heure, confortable et en toute sécurité.

Le prix de la convention TER

Pour les CE, elle n'a pas la vocation d'être rentable mais efficace. Le prix d'un billet aujourd'hui représente 25% du coût réel du service de transport. Les autres modes de transport, comme la route, peuvent paraître plus compétitifs, mais ils ne prennent pas en compte tous les coûts externes : par exemple, un bus dégrade petit à petit la chaussée, sans qu'on puisse lui attribuer le coût de cette usure. Sans prendre en compte la pollution ou les embouteillages... Alors que le train répercute l'ensemble des frais engagés.

Services en gare et dans les trains

La négociation a pour but de maintenir les services en gare, que ce soit en termes de guichets, d'amplitude d'ouverture ou de présence de contrôleurs dans les trains. Ce sont des points que la direction pourrait avancer pour réaliser des économies substantielles.

Suppressions d'arrêts et de gares

La direction avance que certains points d'arrêt sont faiblement fréquentés, d'où sa volonté de supprimer des arrêts, des gares et pourquoi pas des lignes ? Pour les syndicats, le service public exige une égalité de traitement sur tout le territoire pour tous les usagers. Plus clairement, il est hors de question de réduire l'offre de service ferroviaire.

Couverture du territoire

Le Conseil Régional, au travers d'un rapport du CESER, demande officiellement de couvrir l'ensemble du territoire. La direction TER estime avoir le matériel et les hommes pour le faire. C'est la Région qui va établir l'offre qu'elle souhaite réaliser. La piste de remplacer des trains par des bus fait également son chemin chez les décideurs de la SNCF. Or, ce n'est pas le souhait des usagers, qui y perdent en confort (ne serait-ce que pour le transport des bagages ou des vélos) et en régularité (le car étant plus sensible aux aléas du temps et de la circulation routière).

Présence humaine à bord des trains et dans les gares

Franck DHERSIN, Vice-président en charge des Transports à la Région, a répété qu'il ne souhaitait pas remettre en cause la présence humaine de personnes formées, à bord des TER et dans les gares. Pourtant, en Picardie, certaines lignes n'ont aucun contrôleur à bord : impossible d'assurer la sécurité, de traiter les situations perturbées ou de lutter contre la fraude, estiment les syndicats.

Actuellement, la direction SNCF dans sa volonté de faire de la productivité, précarise l'emploi en ayant recours à des effectifs supplémentaires, comme des gilets rouges, des groupes de volontaires ou des CDD, voire même des intérimaires. Ceci cache un manque flagrant de personnel formé et au statut.

Tour d'horizon des propositions

Les CE Mobilités Picardie et Nord-Pas-de-Calais ont travaillé en commission économique commune sur une série de propositions regroupées dans une Contribution des CE.



Une convention de 10 ans

Parce que les investissements sont conséquents et que les projets s'inscrivent dans le long terme, les CE proposent une durée de dix ans au minimum.

Maintenir les compétences des agents

Les agents en gare (guichet et escale) ont été spécialement formés pour répondre à une multitude de besoins, afin d'adapter le service public à chacun, tout en garantissant la sécurité et l'accès à tous. Ces compétences doivent être maintenues, qu'ils travaillent dans de grandes ou de petites gares.

Un ASCT minimum par train

La présence d'un contrôleur garantit la qualité de service à bord (accueil, assistance, gestion des situations perturbées, lutte contre la fraude), tout en assurant la sécurité (intervention en cas d'accident, assistance au conducteur, déclenchement d'alerte, appel des secours). Les trains identifiés « à risque » doivent être renforcés par la présence d'un second contrôleur.

Priorité à l'entretien et à la maintenance

Pour la direction, la maintenance est l'un des postes de dépense important. Elle préconise la fusion des Technicentres avec l'activité des TER des Hauts-de-France visant à baisser les coûts, en organisant la maintenance de nuit et en massifiant la production par type de matériel. Cette organisation risque de peser lourd sur les conditions de vie et de travail des cheminots.

Dans un souci d'amélioration de la production, les CE préconisent que le matériel soit entretenu au plus près de son lieu d'utilisation, afin de sauvegarder les bassins d'emploi, de garder un haut niveau de sécurité et les conditions de travail.

Garder une tarification équitable

La tarification est une compétence exclusive du Conseil Régional. Il existe des tarifs sociaux et commerciaux. Pour les CE Mobilités Picardie et Nord-Pas-de-Calais, ces prix doivent permettre une égalité de traitement, une solidarité et une redistribution des ressources à l'échelle du territoire.

Le TERGV en bon équilibre avec les autres lignes

Alors que la métropolisation s'accroît et que les distances domicile-travail ou domicile-études s'allongent, le TER Grand Vitesse doit pouvoir être exploité, sans pour autant supprimer des arrêts ou d'autres lignes. Le TERGV est complémentaire du TER et ne doit pas être mis en place au détriment du TER.

Les TET doivent garder le même niveau de service

Les Trains d'Équilibre du Territoire (TET), Paris - Amiens - Boulogne et Paris - Saint-Quentin - Maubeuge - Cambrai étaient auparavant gérés par l'État. Ces lignes seront reprises par la Région au 1er janvier 2019, grâce à une dotation de 15 millions d'euros par an, avec achats de nouvelles rames pour un montant total de



Instaurer la démocratie participative

Certains Comités de ligne ont développé une concertation entre l'opérateur et les usagers mais elle se limite souvent à des impératifs techniques ou administratifs. Avec la fusion des Régions, les Comités de ligne ont été remplacés par un CORETER pour chaque département. Le Conseil Régional a fini par mettre en place 11 CORETER, afin de coller aux réalités du terrain. Pour les CE Mobilités Nord-Pas-de-Calais et Picardie, il est nécessaire de développer la démocratie participative en améliorant l'information et le rôle des Comités de ligne (CORETER), en continuant de regagner en proximité mais surtout en faisant la place nécessaire aux associations d'usagers et aux organisations syndicales.

400 millions d'euros. Les CE souhaitent que ce transfert ne se traduise pas par des réductions d'offres ou de destinations.

Une complémentarité des modes et un recours à la route intelligente

La tentation de vouloir remplacer le fer par la route est grande. C'est pourquoi les CE seront particulièrement vigilants à ce que toutes les lignes, les gares et dessertes de TER soient maintenues. Autour des trains structurants, doivent s'articuler des réseaux de transport en commun, afin de limiter au maximum les trajets en voiture, notamment grâce à une tarification compétitive. Le maître mot doit rester « complémentarité » et non « concurrence ».

Maintenance courante

Dans la dernière convention, la maintenance avait fait l'objet d'une convention annexe, dans le cadre d'un programme pluriannuel d'investissement. La TVA est quasiment divisée par deux sur les investissements dans les transports, passant de 10 % à 5,5 %.

Fermeture des « petites » lignes

Les rapports DURON et plus récemment SPINETTA préconisent un état des lieux des lignes peu fréquentées, qui d'après eux, mobilisent 16 % des moyens pour 2 % des personnes transportées. Le Premier Ministre, Édouard Philippe a assuré qu'il n'était pas question de décider de leur fermeture « depuis Paris », mais le transfert de la décision vers les Régions ne signifie pas pour autant qu'elles soient sauvées. En effet, les Régions pourront-elles supporter le coût de l'entretien et de la pérennisation des lignes ?

Une convention tripartite

Aucun règlement n'impose la concurrence. Les CE proposent à la Région de refuser l'ouverture à la concurrence que l'Etat veut imposer à partir de 2020. La dégradation du service public provient du manque de moyens et d'une mauvaise structuration de l'entreprise publique, suite aux dernières réformes.

La question des financements

Ce sera certainement le nerf de la guerre dans les débats à venir. Les CE Mobilités Picardie et Nord-Pas-de-Calais préconisent :

- La reprise de certaines charges en interne comme les courses taxis pour les contrôleurs et les

conducteurs, le recours au privé ayant montré ses limites (retards et de ce fait suppressions de trains)

- La fin de la gestion par activité afin de décloisonner les activités et mutualiser les moyens
- Une convention annexe pour les maintenances majeures passant dans les investissements, avec une TVA plus favorable
- La généralisation du Versement Transport dû par les employeurs, en créant un Versement Transport additionnel à l'échelle de la région.
- La création d'un Fonds public de développement des infrastructures, capable d'emprunter
- La renationalisation des sociétés d'autoroutes, pour réattribuer leurs bénéfices aux services de transport de voyageurs
- La création d'une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire par l'Etat pour désendetter l'entreprise et étaler les remboursements
- La prise en charge intégrale du coût du transport par les employeurs
- Le maintien réel de la dotation de l'Etat aux collectivités
- Une TVA à 5,5 % contre 10 % aujourd'hui
- Une nouvelle épargne populaire dédiée au chemin de fer, type livret A
- Une réorientation de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) vers le transport ferroviaire (en mettant fin au remboursement pour les entreprises de transport routier).







La pétition du CE recueille plus de 5000 signatures contre la fermeture des guichets et des lignes

Octobre 2017 : suite à l'annonce de la Direction de l'ESV de supprimer les guichets à terme pour les remplacer par des automates, les élus du CE lancent une pétition.

L'information du grand public a démarré en mars avec deux publications dans la presse régionale, La Voix du Nord et 20 Minutes. Les 5000 signatures ont été remises en plénière CE au mois d'avril 2018.

Cette décision fait suite à d'autres suppressions déjà réalisées ces dernières années, qui ne sont pas sans effet sur le service rendu aux usagers. De ce fait, les conditions d'accueil se sont dégradées et les files d'attente se sont allongées. Comment assurer un service public de qualité après cette déstructuration supplémentaire ?

C'est une politique de destruction de la vente physique assumée. Pour les dirigeants, la survie de l'entreprise en dépendrait mais ont-ils pensé aux besoins des usagers dans les gares ? En effet, les modes de distribution ne s'opposent pas, mais sont complémentaires. Il faut donc développer le réseau de distribution physique, guichets et boutiques. De plus, la Direction ne se contente pas de pousser les usagers vers le digital, elle les contraint à le faire, faute de guichets ouverts. Cette politique est liée à l'entrée du Low Cost avec les Ouigo dont l'achat de billet n'est possible que sur internet. Reste la question de la distribution pour le TER.



Lors de la plénière du 26 octobre 2017, le directeur de l'ESV a présenté aux élus le projet de transformation 2018-2019 de l'emploi sur les métiers de la distribution de l'ESV NPDC. Le projet réduit considérablement l'offre de distribution sur la région (35 postes de guichet lors de la présentation).



Quelques extraits de commentaires des usagers signataires de la pétition

Nicolas LUC
il y a 3 semaines

COMMENTAIRES

Parce que sans le train !!!! Je ne suis rien !!!! Budget beaucoup trop serré pour me payer et le permis et une voiture !!!!

alam MARESE
il y a 3 semaines

COMMENTAIRES

Pour que survive un vrai et plein service public... Trop de lignes déjà fermées ! donc ne pas en rajouter (dans la fermeture ! Lol). Mieux : aller vers le ferroutage au plus vite... Ce service public et les autres : je veux une vraie école... un hôpital qui soigne l'humain... une prison dont on peut espérer en sortir et ne plus y retourner... etc... Tous !

Yannick DUMAS
il y a 3 semaines

Sans un service de train de qualité, beaucoup de nos concitoyens ne pourraient se rendre sur leur lieu de travail, sans compter les étudiants qui utilisent tous les jours le train pour se rendre dans leurs établissements scolaires. Le personnel de vente, d'accueil, d'expédition et de contrôle est indispensable pour assurer un transport de qualité, en toute sécurité et en toute équité entre chaque usager. Sans cela nos gares deviendraient des zones où beaucoup d'usagers plus se rendre au risque d'être livrés à eux-mêmes dans un endroit sans personnel pour les aider, les diriger, et les faire voyager en toute sécurité. L'univers SNCF n'est pas adapté à un transport massif de passagers sans personnel pour assurer la sécurité de chaque passager.

alain RENAUX
il y a 3 semaines

COMMENTAIRES

me déplacer en train c'est mon droit

Les dirigeants ont-ils pris en compte l'atout qu'est le professionnalisme de ses vendeurs ? Non. Cette politique n'est menée que pour réduire les coûts au détriment de la qualité du service, de la sécurité et de la sûreté des voyageurs. Il s'agit aussi d'agents qui vont devoir changer de métier, s'adapter ou être contraints à la mobilité.

La pétition concernait également les menaces de fermetures de 15 lignes ferroviaires qui auront pour conséquence une désertification de pans entiers de notre Région. Pour le CE, le train est l'épine dorsale de l'aménagement du territoire et c'est la seule alternative à la route.

Durant le mois d'avril, outre la pétition en ligne, les élus sont allés à la rencontre des usagers dans les principales gares de la Région, Lille, Douai, Calais, Dunkerque, Lens, Hazebrouck et Valenciennes.



Débat Fret à Douai

Alors que le gouvernement annonce la filialisation de Fret SNCF, le CE des Cheminots et Festi-Planète(1) ont organisé un ciné-débat autour du documentaire «Transport de marchandises, changeons d'ère». Les élus du CE Fret et Mobilités Nord-Pas-de-Calais ont pu débattre avec les représentants des associations de défense de l'environnement, mais aussi des personnalités politiques du Douaisis.

Visionnez également le nouveau clip du CE Fret
"Libéralisation et concurrence : le déclin de Fret SNCF" sur Youtube

(1) Festi-Planète est le Festival de l'écologie et du développement durable dont le slogan est "agir local, penser global" qui se tient à Douai.





INFO ECO CE FRET





La situation de Fret SNCF au 30 juin 2017

La situation financière de Fret SNCF nécessite une attention toute particulière dans un contexte où le Groupe réfléchit au devenir de ses autres activités (comme Geodis) et cherche, par tous les moyens, des ressources supplémentaires pour financer les filiales à l'international.

FRET SNCF, comment ça va ?

Mati La situation à fin juin fournit une indication de la trajectoire économique, financière et sociale. La commission économique, réunie autour de ce thème, a pu passer en revue les indicateurs économiques et sociaux habituels. Que disent-ils ?

- D'abord, que l'activité ne progresse pas. Ou peu ;
- Ensuite, que les revenus se tassent malgré les grands plans de développement annoncés ;
- Enfin, que les résultats ne s'améliorent pas malgré le « traitement de choc » auquel nous avons droit depuis des années malgré la purge sur nos effectifs, réduits de moitié, et nos moyens de production (triages, wagons, locs).

Pourquoi ça ne va pas mieux ?

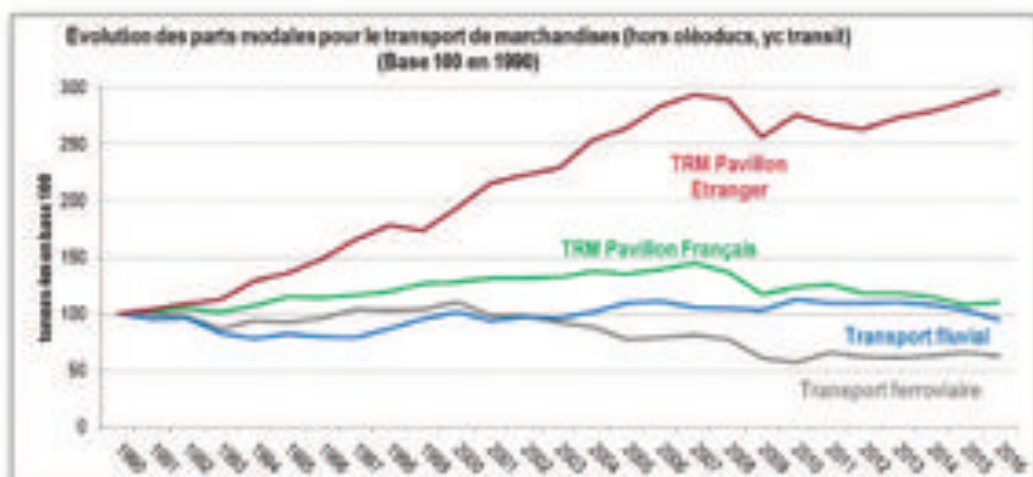
Parce qu'il paraît que c'est compliqué. Car notre « marché » est victime de deux éléments majeurs :

- La concurrence entre les modes de transport ;
- La concurrence entre les entreprises ferroviaires de marchandises.

Sur le premier point, le cabinet SECAFI a mis en évidence l'évolution du transport terrestre de marchandises en soulignant l'écrasement du mode ferroviaire depuis plusieurs années. Ainsi, les marchandises sont de moins en moins transportées par train, au profit du mode routier ; mais par n'importe lequel : celui sous pavillon étranger.

Les conséquences se traduisent par une activité de moins en moins importante pour nos DF. Avec, en plus, un éclatement entre plusieurs opérateurs (eux-mêmes en difficulté), réduisant, ainsi, la part de marché de Fret SNCF :

Une situation financière fragile qui s'explique par la poursuite des restructurations sans qu'il y ait un cap à la tête de l'entreprise



Répartition des parts de marché des transporteurs ferroviaires au 30 juin 2012



Répartition des parts de marché des transporteurs ferroviaires au 30 juin 2016



Des revenus du trafic en baisse d'un tiers depuis 2009

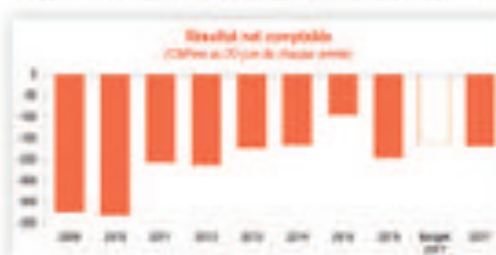
Avec 415 ME de revenus, comptabilisés à fin juin 2017, Fret SNCF voit son activité reculer encore pour diminuer d'un tiers depuis 2009. Pourtant, à cette date, les restructurations avaient déjà commencé et les dirigeants parlaient de reconquête...



Même les prévisions budgétaires ne sont pas tenues et la progression entre 2017 et 2016 ne tient qu'aux impacts des mouvements sociaux. Autrement dit, l'entreprise voit ses revenus diminuer chaque année.

Des résultats qui s'améliorent vraiment ?

Les pertes de Fret SNCF sont considérables. Elles s'élèvent à 170 ME à fin juin 2017.



Pourtant, des efforts sont bels et bien réalisés et les agents de plus en plus productifs

Chaque poste de dépenses est passé au peigne fin. Les économies et la productivité sont de mise. Sur chaque site, il est demandé de faire mieux, plus, avec moins. Ainsi, le cabinet SECAFI mettait en évidence une forte augmentation de la productivité des agents : près de 10 000 € par agent pour 6 mois d'activité. Soit 18 % de progression depuis 5 ans.



Fret SNCF dans le GPF, c'est 3 % du chiffre d'affaires et 30 % des suppressions de poste

Cette progression de la productivité repose aussi et surtout sur la forte diminution des effectifs depuis plusieurs années. Fret SNCF a vu ses effectifs diminuer de près de 3 400 personnes depuis 2012. Sur la dernière année, ce sont 564 suppressions de postes, soit plus de 30 % de ce qu'il se passe au sein du GPF. Nous demandons régulièrement à notre direction quelle est la cible, alors même que nous remontons quotidiennement plusieurs situations où le manque d'effectifs est criant, parfois même au détriment de la qualité ou de la sécurité.



Et pourtant, des pertes encore...

Mais comme nous le soulignons régulièrement, les pertes ne proviennent pas seulement de l'activité. En effet, la moitié de nos résultats négatifs s'expliquent par les intérêts de la dette comme l'illustre le graphique ci-contre :



En même temps que les efforts sont faits, la situation financière continue de se dégrader. Concrètement, la dette évolue rapidement et s'aggrave quotidiennement : un million de plus chaque jour soit l'équivalent de 2 500 postes de cheminots.

La dette à fin juin est colossale : elle atteint 4,5 milliards d'euros. Des chiffres tellement astronomiques qu'ils ne veulent rien dire. A ceci près que cet indicateur en influence beaucoup d'autres :

- Des économies radicales sur la maintenance, les salaires, les emplois, la « qualité de vie au travail », la production ;
- Un renoncement aux investissements. 17 millions à fin juin soit seulement 4 % de nos revenus.

Dès lors, comment relancer un outil de production en investissant 5 fois moins que les dépenses en frais financiers ? Comment développer alors même sur notre organisation commerciale n'est pas adaptée pour la reconquête ? Ces questions, parmi d'autres, demeurent à ce jour floues et sans perspectives. A l'instar de Fret SNCF, en proie aux décisions libérales quant à son devenir.



CE MAINTENANCE & TRAVAUX

FLASH INFO

RESTEZ CONNECTÉ !



FACEBOOK



TWITTER



NEWSLETTER

Trouvez votre CE de rattachement
Consultez les expertises CE
Accédez aux informations légales

LANCEMENT DE VOTRE SITE M&T

WWW. CE-MT.FR

DE NOMBREUSES FONCTIONNALITÉS

INFOS

RÉMI FUMAT
Président de la commission communication du CE M&T



Dans ce numéro, nous avons le plaisir de vous présenter les nouveaux outils de communication du CE Maintenance & Travaux. Un site internet, les réseaux sociaux Facebook - Twitter et une newsletter. Ils sont accessibles au grand public avec en plus un accès réservé aux cheminotes de M&T.

- En fil rouge : des vidéos ludiques sur la sous-traitance et les comptes-rendus d'expertises.
- Les travaux économiés menés par le Comité.
- Une carte interactive des CE Mobilités régionaux pour que chacun trouve son CE de rattachement afin de bénéficier des activités sociales et culturelles.
- Des fiches par métiers avec les revendications associées.
- Un jeu concours photos pour que les cheminotes de M&T valorisent leur travail, leurs gestes métier grâce à la photographie.

Vous pouvez nous suivre en 3 clics seulement via les réseaux sociaux ou par inscription à notre newsletter via le site internet.

Je vous laisse à votre curiosité
Bien cordialement, Rémi Fumat

CONCOURS PHOTO

“Nos gestes
Nos métiers”

Valorisons les gestes de nos métiers !

• Concours libre, gratuit, et ouvert à tous !

La carte interactive vous donnera ensuite les informations nécessaires sur votre CE de rattachement.

Journal of Management Education 35(10) 1131-1144

UN SERVICE
PUBLIC
À LA DÉFENSE

Expertise en cours
LA SENSIBILISATION

Le résultat des travaux est consultable sur l'ensemble des sites.

The image shows the cover of a book titled "CONCOURS PHOTO" with the subtitle "Nos gestes Nos métiers". The cover features a black and white photograph of a person's hands holding a camera lens. The text "CONCOURS PHOTO" is in large, bold, white letters at the top, and "Nos gestes Nos métiers" is in smaller white letters below it.

Pour suivre l'actualité sur les études ou les actions mises en place : **inscrivez-vous à la newsletter** !
Rendez-vous sur le site, il vous suffit de renseigner votre adresse mail dans la rubrique dédiée.

VOUS POUVEZ AUSSI NOUS SUIVRE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

3 CLICS POUR RESTER INFORMÉ
DE TOUTE L'ACTUALITÉ DU CE

22 PASSERELLE ES **ECO** HORS SÉRIE

INFOS



PRÉSIDENT COMMISSION COMMUNICATION CE M&T - RÉMI FUMAT

LA SOUS-TRAITANCE



La sous-traitance actuelle à SNCF Réseau M&T n'est plus celle de la sous-traitance « classique » mais correspond à une volonté stratégique d'externalisation de notre travail. SNCF Réseau utilise l'externalisation comme pivot pour forcer le changement de modèle économique, passer du « faire » au « faire-faire ».

Interrogée sur la pertinence économique de cette stratégie, SNCF Réseau est incapable de quantifier l'apport des sous-traitants à ses marges. Nous assistons à une politique d'entreprise qui repose uniquement sur un dogme, une croyance : « l'externalisation va permettre la réduction des coûts ».

Tous les dirigeants d'établissements sont sommés d'accélérer l'externalisation et d'organiser la montée en compétence de nos concurrents.



EN QUELQUES CHIFFRES



35%

de l'activité SNCF Réseau actuellement sous-traitée



2/3

des travaux externalisés



24%

de l'entretien courant externalisé



3 MILLIARDS

dépensés en 2016, **+67%** depuis 2011 et **+ 27%** attendus d'ici 2020



3

grands groupes du BTP qui se partagent 70% de l'activité

X4

c'est la croissance du chiffre d'affaire du privé en 10 ans

EN VIDÉO



Rendez-vous sur le site Internet M&T
www.ce-mt.fr dans la rubrique Actualité
 Sur la page Facebook de votre CE
[@cemaintenancetravaux](https://www.facebook.com/ce.maintenance.travaux)
 Sur la page Youtube **CE M & T**

DERRIÈRE LES DONNÉES ET LA STRATÉGIE SE CACHE ... *une réalité alarmante*

Les sous-traitants ne sont pas autonomes, ce qui génère des coûts d'accompagnement et d'encadrement pour SNCF Réseau.

Aucune région n'est épargnée par les malfaçons, ce qui oblige les cheminot-es à reprendre le travail.

Bien que 32 entreprises sous-traitantes aient fait l'objet de sanctions pour malfaçons ou non-respect des règles de sécurité, SNCF Réseau persiste dans cette politique.

L'EXTERNALISATION CONSTITUE UN PUISSANT FACTEUR DE PRESSION SUR LES EMPLOIS CHEMINOTS ET SUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL

- 0 emploi supplémentaire pour SNCF Réseau en 2018 alors que l'activité est croissante.
- Une baisse attendue des effectifs après 2020.
- Pression sur les cheminot-es pour toujours plus de **mobilité géographique**.
- Pression pour réaliser les travaux dans des conditions minimum d'organisation non respectées à cause du manque d'emploi.

A contrario :

- +73% pour les effectifs des sous-traitants depuis 2008
- 8 689 salariés aujourd'hui chez les concurrents.

L'EXTERNALISATION FAIT PESER UN RISQUE RÉEL ET SÉRIEUR SUR LA MAÎTRISE DE NOTRE PATRIMOINE, LA QUALITÉ DE NOTRE EXPERTISE ET LA MAÎTRISE DES COÛTS À LONG TERME.

La mobilisation des cheminot-es pour encadrer les sous-traitants provoque un déficit de pratique et menace le transfert des savoir-faire.

L'externalisation fragilise les mécanismes de montée en compétences et donc nos parcours professionnels.

Du côté des entreprises concurrentes, on observe un turn-over important qui ne garantit absolument pas le maintien des compétences transférées.

Elles doivent fidéliser, former, améliorer et maintenir leurs compétences, le tout en dégagant des marges pour investir et faire des bénéfices dans un marché en décroissance à partir de 2023.

Le défi est important et il est fort à parier que seuls quelques grands groupes sauront tenir dans la durée;

ce d'autant plus que SNCF Réseau cherche des solutions clé en main pour ses chantiers.

À long terme, nous assisterons à un partage des marchés entre grands groupes. Le pouvoir de négociation sera défavorable à SNCF Réseau faute de pouvoir réaliser les travaux en interne.

L'externalisation coûte plus cher au lancement et coûtera encore plus cher à long terme. Cherchez l'erreur !

Nous assistons au schéma classique du libéralisme pour privatiser l'argent public : création d'un marché par les pouvoirs publics, création d'une pénurie de l'offre et envolée des prix pour un maximum de profits.

CETTE STRATÉGIE D'EXTERNALISATION AUX BIENFAITS INEXISTANTS MAIS AUX RISQUES BIEN AVÉRÉS, MENACE L'AVENIR DES CHEMINOT-ES SNCF. UN PLAN D'URGENCE FERROVIAIRE EST NÉCESSAIRE POUR CHANGER DE CAP.

Dans ce contexte, le CE M&T mène l'enquête pour confronter la réalité du terrain au dogmatisme du gouvernement et de nos dirigeants.

Cette première vidéo s'intéresse aux malfaçons et aux gaspillages de l'argent public. Cheminots et citoyens doivent connaître l'envers du décor.

Bon visionnage et restez connectés pour ne pas rater la suite des investigations.

LA VIDÉO ICI





C.E CIRCULATION
SNCF RÉSEAU

LA CCR, C'EST QUOI ?

La Commande Centralisée du Réseau (CCR) fait partie intégrante du Grand Plan de Modernisation du Réseau ferroviaire construit en 2013 à la demande du Ministre chargé des transports, comme le projet central de modernisation de l'exploitation du réseau structurant.

Le projet porte sur les 1500 postes d'aiguillages qui commandent les itinéraires, sur les 14000 kilomètres de lignes du réseau principal qui voient 90% du trafic et les 21 centres régionaux qui assurent la régulation.

Les schémas prévoient la mise en service de **36 CCR** (151 secteurs circulations) d'ici 2032, avec un gain d'exploitation attendu d'environ 2700 agents.

L'expertise mise en place par les élus du CE Circulation pointe plusieurs sujets récurrents à ce programme de déploiement de la CCR :

1. Son financement
2. Sa finalité
3. Ses impacts sur la régularité et la sécurité des circulations
4. Ses conséquences sur l'emploi et les conditions de travail des cheminots de la circulation.

SON FINANCEMENT

Sans financement propre et passé au filtre de la réforme du système ferroviaire de 2014 et de la règle d'or, la CCR est tout bonnement un système contraint à multiplier les gains de productivité, pour continuer à se déployer.

Ainsi, le programme est financé à hauteur de 80% sur le budget réservé à la modernisation des postes qui arrivent à obsolescence. Les 20% restant par les gains d'exploitation réalisés entre autres par les suppressions massives d'emplois liés aux transferts et fusions des secteurs circulations en CCR. Mais il trouve ses limites en termes de financement. Comme l'explique très bien l'expertise du cabinet DEGEST, la suppression de ces multiples postes ne suffirait pas à bouclier les travaux engagés dès 2020. **Quelles sont les solutions envisagées par l'entreprise ?**

Il ne s'agit pas de tirer profit des progrès technologiques en créant des CCR afin d'améliorer la sécurité, le service aux usagers et les conditions de travail. La Direction souhaite uniquement réaliser des gains de productivité pour financer ce programme : tout autre élément est accessoire. Ainsi, à grands coups de découpage du réseau existant pour créer des secteurs circulations disproportionnés sans autres considérations que celles économiques, l'objectif de la Direction est clair : « s'agit de réduire les effectifs des EIC et peu importe les conséquences sur les conditions de travail et la sécurité afin de financer ce projet ! »

SA FINALITÉ

Ce programme tend à créer 3 réseaux distincts, le réseau Ile De France, le réseau de Province rattaché à la CCR et les lignes ou le réseau capillaire non rattachées à la CCR qui auront vocation à disparaître pour la plus grande partie.

Ainsi, collant parfaitement aux conclusions du rapport DURON, le programme CCR condamne, in fine, le réseau capillaire.

Nous déchiffrons également la multiplication des présentations de projets de nouvelles applications dans notre instance, amenés sous le prisme de la modernisation de nos systèmes d'exploitation et de nos installations de sécurité. En réalité, cette digitalisation à outrance va permettre de justifier la casse de l'emploi et la transformation des métiers de la circulation, qui entraînera la disparition du Service Public sur de nombreux territoires.

L'Entreprise aurait pu faire le choix de moderniser notre outil de travail afin d'améliorer les conditions de travail des cheminots et participer au maintien d'un Service Public de qualité et de proximité.

Les dirigeants de la SNCF et du métier Circulation font activement le choix contraire par les stratégies choisies.

Les orientations du rapport Spinetta ont prévus miraculeusement de résoudre ce casse-tête, si ce contrat de casse du système ferroviaire est respecté par le gouvernement Macron ! Voilà la réponse à la question posée à plusieurs reprises et qui ne trouvait pas de réponse : **que va devenir le réseau non couvert par le programme CCR ? Rien ; cette partie du réseau va disparaître tout simplement, sans se soucier du besoin des populations.**

SES IMPACTS SUR LA RÉGULARITÉ ET LA SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS

Toujours pour boucler son financement, la Direction travaille également à réaliser des gains de productivité supplémentaires, en remettant en cause les principes d'exploitation, tels que la surveillance des trains en marche, la mission d'agent E, le transfert des missions de régulation dans les salles CCR.

D'ailleurs sur ce dernier point, il n'est pas normal d'un côté, de considérer que supprimer le niveau régulation permettrait une meilleure transmission de l'information, alors que de l'autre la remontée des COGC en CCR les coupe de l'activité voyageur, et donc nuit à la circulation rapide de l'information ainsi qu'à la concertation nécessaire en cas d'incident ...

Ainsi, la Direction souhaite accessoiriser la sécurité et la régularité au financement de la CCR, sans que soit démontré une amélioration de ces 2 piliers de nos métiers. Les règlements sont modifiés et adaptés selon les contraintes économiques. Enfin, l'exploitation faite du collectif de travail en CCR conduit inévitablement, en situation perturbée, à des risques d'immixtions dans les procédures sécurité.

SES CONSÉQUENCES SUR L'EMPLOI ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CHEMINOTS

L'outil d'aide au dimensionnement des secteur-circulations est défaillant, notamment pour les situations perturbées. Il sous-estime les liens avec les autres services, activités et les entreprises ferroviaires dans la mesure de la charge de travail. La notion de « Limite Maximale Acceptable » et les coefficients de pondération appliqués sont bien trop éloignés du quotidien des agents.

De plus, cette méthode tend à mépriser les notions de concomitance, l'impact des régimes de travail en horaire décalé, les évolutions du plan de transport et évolution de la charge travaux. Elle « normalise » les capacités physiques et intellectuelles des cheminots, sans tenir compte des différences d'âge, d'expériences acquise, des états de fatigue...

Comme repris dans le rapport d'expertise, on en voit les conséquences à Dijon, où malgré l'avertissement des élus et sans tenir compte du vécu des agents, le dimensionnement des tables de l'HM 3 n'était pas adapté à la réalité de la charge. Il a fallu engager d'autres investissements, tel un nouveau découpage, des rectificatifs informatiques sur la programmation, pour que ces secteurs commencent à devenir réellement supportables pour les agents.

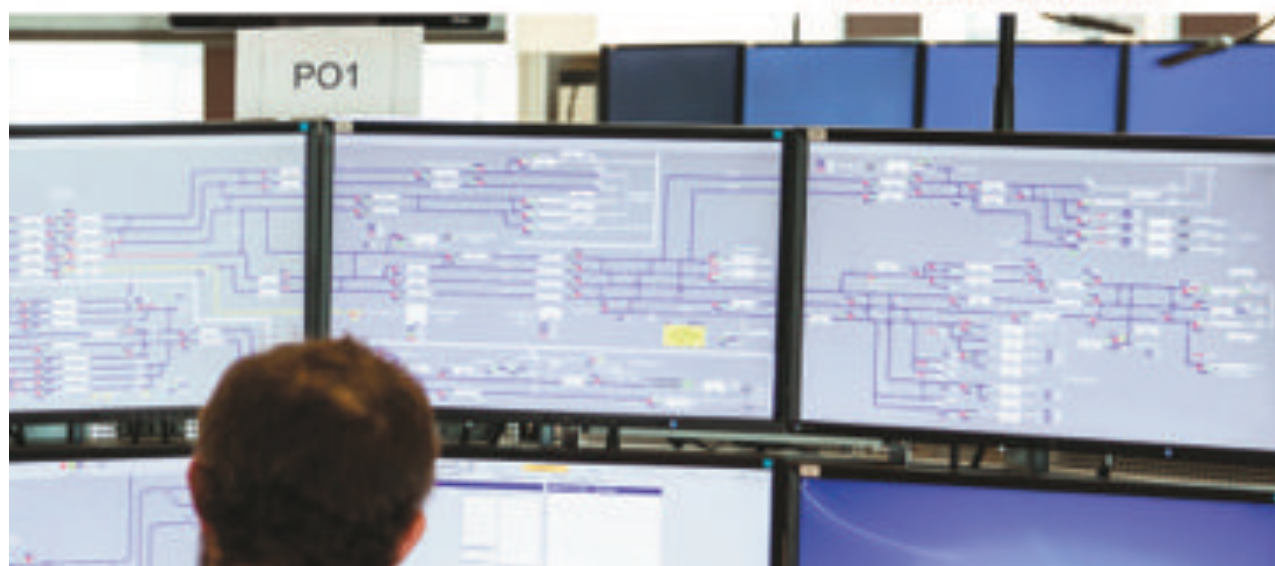
Bref, tous les leviers de productivité sont employés.

Dans le même temps, malgré ces centaines de suppressions d'emplois, des bassins complètement sinistrés, aucune dimension sociale cohérente et homogène n'a été construite.

Les élus du CE Circulation défendent une modernisation des postes sur des périmètres d'Exploitation à taille humaine qui garantissent le respect des fondamentaux de la sécurité et de la régularité par la proximité et des organisations qui facilitent la fluidité des procédures et des informations avec tous les services. Ceci n'est possible qu'en **construisant un véritable volet social articulé autour d'une réelle Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences.**

Ces secteurs circulation au sein des CCR deviendront nos outils de travail quotidien ! Il est donc impératif de ne pas laisser seule la direction décider de leur dimensionnement et de leur contenu, sachant qu'elle n'est guidée que par ses seules obsessions économiques !

LES ÉLUS DU CE CIRCULATION





C.E. CIRCULATION
SNCF RÉSEAU

OCTOBRE 2017

LANCEMENT DE VOTRE SITE **WWW.CECIRCULATION.NET**

Cher(e)s collègues,

C'est avec plaisir que je m'adresse à vous aujourd'hui, pour vous annoncer le **lancement du site internet de votre CE Circulation**.

Comme vous le savez peut-être déjà, le comité d'établissement a dans ses prérogatives 2 rôles importants :

Le premier concerne les **prérogatives économiques**, en effet le comité d'établissement assure l'expression collective des salariés. Il permet la prise en compte de leurs intérêts dans les décisions relatives à la vie dans l'entreprise (gestion et évolution économique et financière, organisation du travail, formation professionnelle, techniques de production), notamment au travers de l'instance CE et de ses commissions.

La seconde mission principale confiée au comité d'établissement est la **gestion des activités sociales et culturelles**. En 2014, la réforme du ferroviaire a créé 3 EPIC au sein d'un Groupe Public Ferroviaire dont le nôtre SNCF Réseau. L'EPIC SNCF Réseau ayant imposé la création de Comités d'Etablissement nationaux, très éloignés des cheminots et du terrain, le CE Circulation a fait le choix, à la majorité de ses membres, de mutualiser avec l'ensemble des CER mobilités (des anciens CER de tout le monde) sa dotation. **Cela a le double avantage maintenir des activités sociales de proximité et garder le lien social important qu'il existe entre les cheminots et ceux quel que soit leur métier et leur CE.**

Ce site vous permettra d'être informé sur l'ensemble de nos missions :

- Des liens vous orienteront directement vers vos CER régionaux pour les activités sociales.
- Vous aurez accès à l'ensemble des travaux du comité sur nos prérogatives économiques (procès-verbaux des séances avec la Direction, travaux du cabinet DEGEST CE pour les 3 nouveaux blocs de consultation de la loi « Rebsamen », travaux et données des commissions du CE...).

Au recto, une fiche vous décrit les modalités d'identification pour l'accès aux documents.

Vous avez désormais la possibilité de vous abonner à la newsletter de votre site internet (1 envoi par trimestre), ce qui vous assurera un suivi régulier de notre action.

Je vous laisse maintenant découvrir ce nouvel outil, en espérant qu'il répondra à vos attentes.

Je vous prie de croire, cher(e)s collègues, en mes salutations respectueuses.

Joël Vignerie
SECRÉTAIRE DU CE CIRCULATION



CE Circulation - 178 rue Boulevard St-Denis
75002 Paris - 01 44 89 54 88
contact@cecirculation.net

NOUVEAU SITE C'EST PARTI !



LES ÉTAPES DE VOTRE CONNEXION



Rendez-vous sur le site www.cecirculation.net

➔ Lors de votre première connexion un message d'accueil vous invite à vous identifier

Il vous suffit de saisir votre **n° de CP** et votre **mot de passe** qui est le suivant :

1ÈRE LETTRE DE VOTRE PRÉNOM SUIVI DE VOTRE NOM DE FAMILLE LE TOUT EN MAJUSCULE

VOTRE INSCRIPTION À LA NEWSLETTER



Il vous suffit de renseigner votre adresse mail dans la rubrique située en bas de page de votre site

RETROUVEZ LES ACTUALITÉS DE VOTRE CE MOBILITÉS DE PROXIMITÉ



Pour toute question en lien avec le site du CE Circulation veuillez envoyer un mail à l'adresse suivante :
contact@cecirculation.net

BONNE
NAVIGATION

PREMIERS PAS

Des mots aux gestes du Travail

Spectacle issu des ateliers sur l'imaginaire du Travail chez les jeunes

EMPLOI
ARGENT
MONTÉ
SALAIRE
OBJECTIF
LE LUMIERE IDEAL
EFFORT
C'EST QUOI ?
UTILISE
SOCIALE
STRESS
RELATIONS
MOTIVATION

SAMEDI 16 JUIN 2018 À 17H30

LA CONDITION PUBLIQUE, 14 PLACE FAUCHETTE

50 100 ROUBAIX

« Premiers Pas » ... à la SNCF

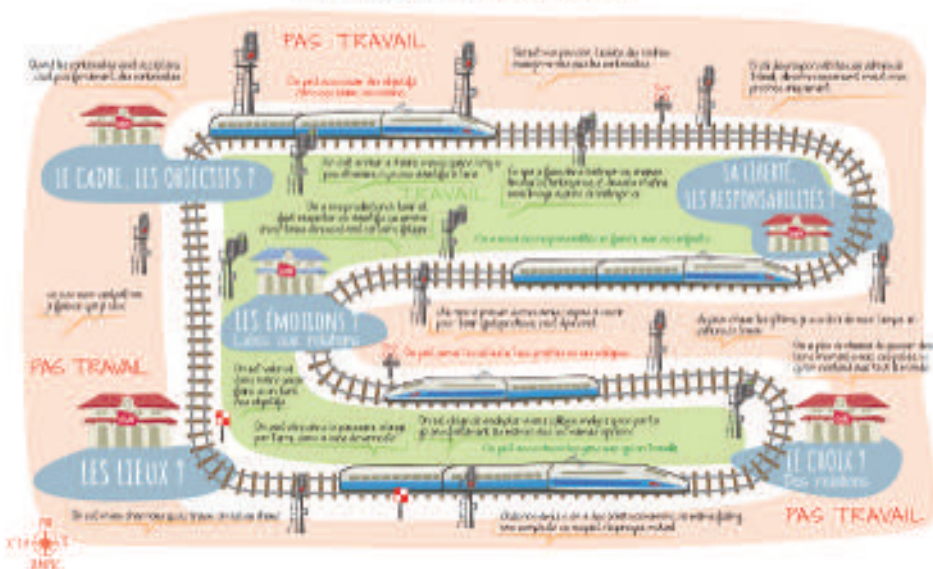
Le CE des Cheminots Mobilités du Nord-Pas-de-Calais, avec Travail et Culture, a engagé un travail artistique et culturel sur le regard que posent les jeunes embauchés de la SNCF sur leur expérience. Une dizaine de jeunes du Technicentre d'Hellemmes, de la Traction et la Direction régionale a participé à des ateliers d'écriture durant l'année.

L'objectif de « **Premiers Pas** » est de donner la parole aux jeunes qui démarrent leur activité professionnelle, mettre en lumière l'imaginaire des jeunes dans leur diversité, salariés, privés d'emploi ou en formation ; ils viennent des secteurs de l'artisanat, du transport, des arts du cirque, du textile, du bâtiment, de l'agriculture. Comment ces jeunes, en Région Hauts-de-France, se représentent-ils le travail et comment en font-ils l'expérience pour la première fois ?

Un spectacle issu des ateliers « **Sur l'imaginaire du travail chez les jeunes** » a eu lieu le 16 juin 2018 à la **Condition Publique** de Roubaix . Il s'agit d'un spectacle de et avec Thierry DUIRAT du collectif Etymologie poétique et Jean-Marc FLAHAUT, écrivain.



EN DEHORS DU SALAIRE, D'UNE RÉTROSUCTION, QU'EST-CE QUI DIFFÉRENCIE UNE ACTIVITÉ QUI EST UN TRAVAIL (EMPLOI)
D'UNE ACTIVITÉ QUI N'EST PAS UN TRAVAIL ?



17^{ème} Salon du Livre d'expression populaire et de critique sociale d'Arras

L'Association « Colères du Présent » a pour ambition de lutter contre l'exclusion sociale et culturelle. Pour cela, elle propose toute l'année des actions d'écriture, de lecture, des rencontres, des débats et des prix littéraires.

Elle organise chaque année le 1er Mai à Arras le Salon du Livre d'expression populaire et de critique sociale dont le CE des Cheminots Mobilités du Nord-Pas-de-Calais est partenaire. Cette année, Colères du Présent a voulu inviter des auteurs, illustrateurs et personnalités autour du thème : « Exploiter le Vivant-Animal, Végétal, Humain ».

Le CE était présent avec la présentation d'un projet initié par la Commission Egalité Professionnelle intitulé « **Le Rail au Féminin** » en partenariat avec Travail et Culture (TEC/CRIAC). Un travail artistique et culturel autour des métiers occupés par des femmes à la SNCF. Donner la parole aux femmes, mettre en lumière la diversité des métiers qu'elles exercent, rappeler que les métiers dits techniques ne sont plus l'exclusivité des hommes, telles sont les ambitions de cette initiative.

Textes de Gaëtane Deljurie, Photographies de François Bodart



A VOIR ET A DÉCOUVRIR

Festival du film l'archarnière



6^{ème} Prix Sherlock



Un Jeune = Un Livre

1 Jeune = 1 Livre

Plus d'infos sur le site du CE

www.cecheminots-nordpasdecals.com

LANCEMENT
DE VOTRE NOUVEAU SITE INTERNET

Restez connecté !

NOUVEAU
DESIGN

ADAPTÉ
AUX MOBILES

PAIEMENT
EN LIGNE



www.cecheminots-nordpasdecalais.com



RETROUVEZ-NOUS AUSSI SUR FACEBOOK
CE SNCF Mobilités NPDC

