

## Visite du Président JP FARANDOU à Dijon le 29 mars 2022

### Rencontre avec les Organisations Syndicales représentatives Régionales

Réunion	Echanges actualités le 29 mars 2022 de 10h à 11h
Délégation SNCF	Jean-Pierre FARANDOU - Eric CINOTTI <i>Directeur Régional BFC</i> - Thomas GENEST <i>DRH TER BFC</i>
Délégation UNSA	Didier GARRIDO - Christophe LAURENT - Bruno MATHIEU
Pièces jointes	Déclaration UNSA-Ferroviaire lors de la rencontre
Résumé	Ce présent Flash a pour objet de vous informer sur l'ensemble des points abordés lors de cette réunion.

## INTERVENTION DU PRESIDENT FARANDOU EN REPOSE AUX DECLARATIONS

Comme à son habitude lors de sa venue à Dijon, le président a pris le temps d'un échange avec les organisations syndicales représentatives et leurs représentants régionaux.

Malheureusement, ce temps réduit ne permet qu'un parcours rapide des sujets d'actualité.

Le président s'est exprimé sur différents points des déclarations.

### 🚧 CONCURRENCE

Le président a été désagréablement surpris de la décision du Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté d'ouvrir l'ensemble des lots du TER à la concurrence à partir de 2026, même si elle est inévitable sur l'ensemble du RESEAU dans les 10 ans. Le délai est court et cela posera des problèmes d'organisation. Il fait part de son inquiétude sur les tergiversations concernant la partie Maintenance du matériel roulant. Le délai est déjà critique ! Notre région est la seule à ne pas encore avoir programmé les opérations mi-vie de ses AGC et la construction de l'atelier dédié aux REGIOLIS 6 caisses n'est toujours pas planifiée alors que ce matériel a déjà commencé à être livré.

L'objectif de SNCF est de conserver le maximum d'activité et donc de gagner un maximum d'appels d'offres. Il faudra être compétitifs sur les coûts et s'appuyer sur l'innovation.

Sur la mise en place de filiales SNCF pour répondre aux appels d'offres, il explique que c'est une demande des Régions de pouvoir avoir un interlocuteur au plus proche des contrats qui seront réalisés (Répondant, Comptabilité, ...). Les filiales seront homogènes par rapport à la SNCF (Notations, ...) sauf en ce qui concerne la réglementation du travail car trop coûteux en l'état !

### Réflexions UNSA-Ferroviaire :

Notre délégation fait remarquer que les arguments concernant la mise en place de filiales sont entendables mais sans commune mesure avec le fait de les éloigner de la SA Voyageurs et de tout ce que cela représente en matière d'unité, de cohérence et de poids pour traverser les crises.

Concernant la réglementation du travail, No Comment !!!

---

## UNSA-FERROVIAIRE BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ

### 4, rue de l'Arquebuse - 21000 DIJON



## SALAIRES

La NAO 2021 était la dernière avec une inflation basse. D'après l'entreprise, lors des 10 dernières années, le statut a permis des augmentations moyennes qui couvraient l'inflation. La priorité reste les bas salaires. Il faut décongestionner la grille de rémunération, ce qui a été fait en partie avec les mesures de la NAO. C'était exceptionnel et cela ne sera pas reconduit tous les ans. C'est par exemple la création de nouvelles PR, du niveau H3 et d'un échelon d'ancienneté supplémentaire afin d'éviter une butée de la grille alors que les carrières s'allongent.

De nouvelles réflexions sur les NAO sont à venir par rapport à l'augmentation de l'inflation. Il pourrait y avoir par exemple des possibilités de discussions sur l'augmentation du point. Il faut prendre le temps nécessaire, cela aura un coût pour l'entreprise dans un environnement difficile, ce ne sera pas « Open Bar ». On attend les pistes prises dans la fonction public pour s'y référer.

Il y a des gestes conjoncturels comme la prime de 100€ pour le carburant, même si cela relève plus du symbole.

### Réflexions UNSA-Ferroviaire :

Pour notre délégation, l'entreprise et notre actionnaire ne peuvent pas contraindre sur tous les tableaux, réorganisation, suppressions d'emplois et salaires. Nous restons très fortement attachés à la défense des bas salaires qui sont ceux qui souffrent le plus des crises à répétition. Nous avons cependant rappelé qu'il ne fallait pas pour autant oublier les autres, à l'instar des classes moyennes longtemps délaissées.

## EMPLOI

C'est un élément de la compétitivité mais il faut faire attention à la productivité, qu'elle soit de qualité et sans aller trop loin pour ne pas dégrader la Production qui a déjà connu de très fortes pressions. Les emplois des fonctions supports constitueront les prochains ajustements.

Il y a des cadres d'organisation à tenir et à respecter.

Il faut revoir nos méthodes de recrutement, être plus imaginatif, recruter parmi les jeunes et moins jeunes, ...

### Réflexions UNSA-Ferroviaire :

À la suite de notre intervention sur les limites atteintes sur les postes des fonctions transverses et le report sur la production que cela induit, le président a reconnu qu'il fallait une attention particulière sur les emplois supports.

## EXTERNALISATION – SOUS TRAITANCE

L'entreprise souhaite faire un véritable REX sur ces sujets selon trois axes et le partager avec les OS :

L'économique : Quel en est le véritable coût par rapport aux attentes ? Est-ce réellement moins cher ?

Les compétences : Réflexions sur la stratégie en termes de gestion des compétences en interne. Existence d'un réel danger de perte de compétences stratégiques.

La sécurité : On reste responsable même si on délègue.

### Réflexions UNSA-Ferroviaire :

Nous rappelons les alertes et points d'attention faits par l'UNSA lors de la mise en place de l'externalisation et de la sous-traitance à marche forcée. Nous nous étonnons qu'il n'y ait pas eu de suivi fin des questions posées par le REX lors de cette mise en place. Les marges de manœuvre sont-elles devenues si contraintes que l'on va enfin regarder les économies possibles du côté de nos « partenaires-concurrents ». L'UNSA est impatiente d'en connaître les conclusions.

## IMPACTS CRISES

La SNCF n'est pas une PME, elle a su et saura traverser les crises.

### Réflexions UNSA-Ferroviaire :

A condition d'arrêter de la morceler !

Les conséquences de la Covid et du déploiement du télétravail sont pour le TGV, la disparition d'une partie de la clientèle d'affaires. Pour TER, une baisse estimée de 10 à 15%.

Concernant l'électricité décarbonée, la France est le modèle. On nous rappelle les chiffres sur l'empreinte carbone qui sont en notre faveur par rapport aux autres modes de transport.

L'objectif fixé est de doubler le nombre de voyageurs et de marchandises à transporter d'ici 10 ans.

L'Ukraine, nouveau traumatisme après la Covid. Incertitudes sur la durée, sur l'intensité et ses conséquences.

L'entreprise va travailler sur des hypothèses d'augmentation des coûts.

Cette crise en Ukraine va conduire à un modèle Européen renforcé, ce qui va induire de nouveaux besoins de transports, y compris ferroviaires.

### Réflexions UNSA-Ferroviaire :

Après l'écologie, la nouvelle Europe issue du drame Ukrainien sera un atout pour SNCF. Notre délégation fait part de son scepticisme quand a une vraie volonté politique de donner sa chance à la SNCF. La catastrophe écologique ne date pas d'hier et l'opportunité de faire de l'entreprise un fer de lance n'est toujours pas d'actualité. Ce n'est pas faute de le dire mais on a vraiment du mal à se faire entendre !