



**CSE  
FRET**



**Bulletin n° 89**

# LES INFOS CSE

## Novembre 2024

### TOUT VA BIEN AU FRET...

La fin d'année arrive à grands pas avec son lot d'incertitudes. En attendant le changement d'enseigne à Fret SNCF, la vie continue. Les herbes poussent toujours entre les traverses et l'amiante fait encore tousser nos locomotives.

#### MAUVAISES HERBES

Depuis quelques années, nul besoin d'être un observateur ou un botaniste averti pour constater que les emprises ferroviaires perdent leur charme gris et poussiéreux typiquement industriel pour se parer d'une teinte verdâtre qui fait ressembler de plus en plus nos faisceaux et triages à des terrains vagues squattés par un chiendent qui ne demande qu'à se transformer en mini-forêt vierge où la main de l'homme et l'essieu de wagon n'auront plus le droit de cité.

On peut bien sûr l'espace d'un instant suspendu trouver ce tableau bucolique, mais cela pose un problème. Il est normal que la nature reprenne ses droits, mais bon, pas chez nous. Circulez et allez pousser ailleurs ! Il faut que l'on travaille et l'on ne va quand même pas équiper les agents de machette pour se frayer un chemin dans les entrevoies. La SNCF a tout essayé pour éradiquer la vermine verte depuis des années. En 30 ans, on est passé par étapes successives du produit trop dangereux pour les hommes et les nappes phréatiques aux produits phytosanitaires plus ou moins dangereux pour les pâquerettes, mais toujours aussi nocifs pour l'homme.

Cependant, là où le bât blesse, c'est que si la direction semble concernée par l'écologie dans l'utilisation des désherbants, on ne peut que regretter qu'elle ne porte qu'un intérêt assez vague, voire laxiste, à la manière de traiter les chantiers. La première constatation est qu'il n'y a aucune uniformité entre les différentes procédures employées sur les sites Fret SNCF et les incidents plus ou moins graves se succèdent au fil des campagnes de pulvérisation. La direction annonce la création de consignes de sécurité afin d'encadrer les procédures et ainsi définir les mesures à employer pour les opérations de désherbage, mais force est d'avouer qu'on est encore loin d'un fonctionnement clair et sain. Le problème principal réside dans le fait que la direction souhaite continuer à faire travailler ses agents pendant le traitement des sites. Cela complique les affaires à un point presque ubuesque et crée des procédures



**FRET**

[cse.fret@unsa-ferroviaire.org](mailto:cse.fret@unsa-ferroviaire.org)

alambiquées et non adaptées à la production ferroviaire qui seront aléatoirement appliquées. La réponse aux problèmes est finalement assez simple : on ne doit pas travailler pendant le désherbage et adopter une période d'interdiction des voies pour laisser le temps au produit de disparaître de l'air ambiant. Il est urgent d'assimiler que ce n'est pas à l'agent de s'adapter aux pulvérisations, mais bien le contraire, sous peine d'accidents plus graves.

## AMIANTE : QUAND Y'EN A PLUS, Y'EN A ENCORE !

Les locomotives BB 27000 contiennent de l'amiante dans les enduits de carrosserie, et ce, malgré leur fabrication postérieure à l'interdiction du minéral en 1997. À qui la faute ? Au fabricant Alstom ou au fournisseur d'enduits ? La réponse est certainement « les deux », mais pour l'heure, c'est à Fret SNCF de faire avec et de financer la totalité des coûts associés à la prospection et aux opérations de maintenance alourdies de fait. Sur le parc d'une centaine de locomotives, 60 % sont ressorties positives à la détection d'amiante. Sachant que les zones contaminées sont très localisées et aléatoires, il aurait été plus sage de considérer toutes les 27000 comme amiantées, mais la sagesse est parfois contraignante et coûteuse... À l'avenir, des modes opératoires de maintenance spécifiques devraient permettre d'éviter une libération des fibres. Une avancée certes, mais que faire des potentielles expositions antérieures ? Tous les agents de maintenance impliqués dans la maintenance des BB 27000 devraient être considérés comme susceptibles d'avoir été exposés et être en suivi médical amiante renforcé, mais cette évidence n'a visiblement pas sauté aux yeux des responsables des Technifret !

## MAUVAIS COMPORTEMENTS

L'enquête « C'est à vous » se présente sous la forme d'un baromètre managérial comportant différents indicateurs, notamment un qui dresse un bilan du traitement dont font l'objet les salariés sous l'angle de l'éthique de la discrimination. Depuis 2023, sept situations ont demandé un traitement spécifique. Les pourcentages de l'enquête de salariés impactés personnellement (moins de 1 %) ou témoins de comportements irrespectueux ou discriminatoires (moins de 5 %) laissent imaginer un nombre malheureusement plus important de mauvaises conduites. Il aurait été opportun d'indiquer le nombre total de signalements de comportements déviants pour pouvoir mesurer les effets des actions de prévention et de sensibilisation afin d'estimer le travail restant à faire, avec une projection de situations restées sous silence, par crainte de représailles, ou bien banalisées. Il est regrettable que les actions présentes de sensibilisation n'aient concerné qu'un petit nombre de salariés et que la formation se satisfasse d'e-learning. Le cadre des responsabilités de chacun dans les interactions entre salariés doit être clairement affiché. Si des paroles ou comportements inappropriés durant le service sont à l'évidence punissables, des propos sexistes entre salariés sur une messagerie privée, externe à l'entreprise, doivent l'être également. Mais au moment d'une réflexion sur le mouvement MeToo, il est cependant nécessaire d'alerter sur les ravages psychologiques du « présumé coupable ». Le dispositif RH détaille les sanctions à l'égard d'un coupable, mais pas celles de l'auteur d'une dénonciation calomnieuse. La terreur de l'Éthique ne doit pas être seulement le propre de l'accusé. Car malgré l'obligation de confidentialité, si la rumeur jette l'opprobre et propage l'accusation, elle diffuse peu l'abandon des poursuites.

## QUALITÉ DE VIE AU TRAVAIL

La qualité de vie au travail (QVT) est une démarche visant l'amélioration combinée des conditions de travail, de la qualité de service et de la performance des organisations. Elle se matérialise cette année par la mise en place de 189 actions diverses intégrées dans un budget annuel. La bonne utilisation de ce budget reste toujours à parfaire, car on y retrouve des actions qui devraient être à la charge de l'entreprise. Effectivement, remettre en service des installations dégradées ou remplacer du matériel ne doit pas être considéré comme une amélioration et, donc, ne pas être intégré à la QVT, car ce sont des opérations qui ne visent qu'à rétablir une situation nominale de travail.



On déplore encore un nombre important d'actions qui visent à remplacer des équipements, des installations ou des locaux estampillés comme vétustes. La vétusté n'étant qu'un état de dégradation ou d'obsolescence, il est difficile d'y voir autre chose qu'une obligation de l'employeur. De la même façon, le nombre de femmes officiant en tant qu'opérateur Fret sur les différents chantiers de Fret est en augmentation : l'adaptation des vestiaires et sanitaires séparés s'impose, donc, comme une obligation de l'employeur qui ne doit pas s'imputer sur le budget QVT. Même si l'on note une amélioration significative dans la gestion de ce budget, il reste encore du chemin à faire pour être totalement vertueux.

## NOTRE COMPTE EST BON

L'intérêt premier des comptes semestriels est de tirer un bilan à mi-parcours sur la réalisation ou non des prévisions affichées par le budget et, donc, de pouvoir éventuellement corriger certaines trajectoires afin d'affiner la marge opérationnelle. Pour simplifier, cette marge correspond au résultat d'exploitation divisé par le chiffre d'affaires et exprime le niveau de santé d'une entreprise. Placée sur un piédestal pendant des années, elle a fait la pluie et le beau temps. C'est celle-là même qui a fait pleurer la direction quand elle était dans le rouge. Alors, on a mis les bouchées doubles, on a cravaché, et à force de réorganisations, de suppressions, de vente d'immobiliers et d'aides de l'État, on a réussi à faire monter la jauge dans le vert ! Hallelujah ! Nous sommes positifs, nous sommes sauvés !

Et au moment où l'on s'apprêtait à faire péter le champagne avec le sentiment du devoir accompli, on nous a dit... « Ouais OK, c'est bien, mais ça ne va pas suffire les amis... il va falloir gagner quelques millions par an si l'on veut s'en sortir... ».

Rebelote... Tout y est passé. Alors, on a titrisé et puis, on a détritisé. On a ORPisé et puis on a désORPisé. On a réorganisé, supprimé et recommencé à vendre des murs qui nous restaient. Et puis finalement, on a ressorti, en 2023, un projet de la dernière chance qu'on a appelé « la discontinuité, qu'on est obligé de faire, que ce n'est pas notre faute, que c'est l'Europe qui nous oblige, rapport à l'article 107 sur la concurrence ».

Bon... Dommage pour l'effet de surprise et le faux air dévasté que la direction a affiché façon actor's studio. Mais pas de bol, c'est ce bon Jean-Baptiste DJEBBARI, sûrement énervé de ne plus avoir de poste qui vous a balancé pendant son audition à l'Assemblée nationale en affirmant que ce projet datait de 2017. Et bim, ça en fiche un coup !

Enfin bref, avec les comptes, la direction a décidé de se la jouer à l'américaine. La MOP c'est ringard, maintenant on va parler EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization). Pourquoi l'EBITDA ? Et bien cette nouvelle appellation qui sonne comme une maladie tropicale est la nouvelle marotte des investisseurs internationaux et permet donc de déterminer si vous êtes rentables ou pas. Lors des speed datings entre comptables et investisseurs, vous ne trouverez l'amour qu'avec un gros EBITDA bien positif. Dans le cas contraire, personne ne voudra de vous pour se faire de l'argent sur votre dos. On l'aura bien compris ici, il est uniquement question de savoir si l'entreprise est viable à très court terme, exploitable et éventuellement vendable sur le marché industriel. En attendant, tellement de questions sans réponse... Avec quel niveau de budget peut-on partir pour l'année 2025 ? Comment va être géré le futur ? Quelles seront les ambitions ? Va-t-on prévoir assez de budget pour pallier les éventuelles crises et ainsi assurer la pérennité de Fret SNCF ? Quelle est la prévision d'atterrissage 2024 ? Aura-t-on vraiment des aides légales ? Neigera-t-il à Noël ? Fret SNCF est-il soluble dans le groupe ? Hexafret est-il disponible en suppositoire ?

**En conclusion, à peine arrivés à la fin de l'analyse du premier semestre, on se doute que la fin de l'année sera bien noire, et les cheminots ne seront pas à la fête. Si l'on ajoute à ceci le renoncement commercial sur certains trafics et nos dirigeants qui jouent aux apprentis sorciers de la discontinuité, on peut sans mal affirmer que le pire ne sera pas décevant.**





# BULLETIN D'ADHÉSION



## JE SOUHAITE ADHÉRER EN LIGNE

› Pas besoin de remplir le bulletin papier dans ce cas.

Je scanne le QR Code ou je clique sur la flèche

### VOS COORDONNÉES PERSONNELLES

NOM
PRÉNOM
DATE DE NAISSANCE
ADRESSE
CODE POSTAL
VILLE
EMAIL
TÉLÉPHONE

### VOS COORDONNÉES PROFESSIONNELLES

N° DE CP*		
CLASSE		
CP*	CDI	CDD
ALTERNANT		
ENTREPRISE PRIVÉE		
EMPLOI TYPE		
LA SA / L'ENTREPRISE PRIVÉE		
ÉTABLISSEMENT		
TÉLÉPHONE		

## J'ADHÈRE À L'UNSA-FERROVIAIRE

› **Je donne mon consentement** pour que les informations me concernant collectées à l'aide de ce formulaire fassent l'objet d'un traitement informatisé réalisé par l'UNSA-Ferroviaire, pour les finalités de gestion des adhérents, me faire bénéficier des offres de ses partenaires et me proposer de m'aider lors de problèmes avec mes employeurs. Je suis informé que mes données seront conservées dans la limite des prescriptions légales et que je peux retirer mon consentement à tout moment en cliquant sur l'onglet « suppression compte ».

› **Conformément à la loi informatique et libertés** du 6 janvier 1978 modifiée ainsi que du règlement européen, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant ainsi que de limitation et d'effacement en vous adressant à [dpo@unsa-ferroviaire.org](mailto:dpo@unsa-ferroviaire.org)

### LIEU, DATE & SIGNATURE

VILLE
DATE
SIGNATURE
PARRAINÉ PAR (FACULTATIF)

## MONTANT DES COTISATIONS

AGENTS	CLASSE	COTISATION ANNUELLE BRUTE**	COTISATION MENSUELLE NETTE	COTISATION ANNUELLE NETTE
<b>ALTERNANTS &amp; CDD</b>		12 €	0,34 €	4,08 €
<b>AGENTS SNCF ET SALARIÉS DES ENTREPRISES FERROVIAIRES PRIVÉES</b>	CLASSE 1	90 €	2,55 €	30,06 €
	CLASSE 2	95 €	2,69 €	32,30 €
	CLASSE 3	105 €	2,98 €	35,70 €
	CLASSE 4	125 €	3,54 €	42,50 €
	CLASSE 5	142 €	4,02 €	48,28 €
	CLASSE 6	170 €	4,82 €	57,80 €
	CLASSE 7	190 €	5,38 €	64,60 €
	CLASSE 8	245 €	6,94 €	83,30 €
	CLASSE 9	280 €	7,93 €	95,20 €
<b>RETRAITÉS</b>	RETRAITÉS	48 €	1,36 €	16,32 €
	RÉVERSION	24 €	0,68 €	8,16 €

\*\*Article 199 quater C du Code des impôts : le crédit d'impôt est de 66 % du montant de la cotisation. Si vous ne payez pas d'impôt sur le revenu, les services fiscaux vous remboursent le crédit d'impôt par chèque.

