

Sommaire

Page 1

- Fusion des établissements
Infralog Bretagne et
Pays de Loire

Page 2

- Réorganisations
internes aux
établissements
- Consultation sur la
politique sociale
- Plan de performance

Page 3

- Sécurité et autres
actualités

Page 4

Le saviez-vous ?
- Congés
- Négociations en cours

FUSION DES ETABLISSEMENTS INFRALOG BRETAGNE ET PAYS DE LOIRE

La Direction Maintenance et Travaux s'apprête à fusionner les établissements Infralog Bretagne et Pays de Loire, et projette avec ce projet de supprimer 95 postes, afin d'adapter son outil de production à la charge de maintenance à venir.

Le projet de fusion prévoit :

- de supprimer 6 ESV des Infralog ainsi que le train parc Pays de Loire
- de transférer l'équipe Caténaire Infralog Bretagne à l'Infrapôle Bretagne
- de transférer l'équipe Maintenance Appareils de voie Pays de Loire à l'Infrapôle
- de créer, dans chaque infrapôle des deux régions, une ESV (2 X 10 agents)
- de créer un secteur « Train de l'Infra » en Bretagne
- de créer un guichet « Matières » en Pays de Loire
- de créer un guichet « Outillages » en Pays de Loire.

Le projet prévoit aussi de renforcer l'efficacité sur les processus Géométrie et Rail. Les ASTI et UO EALE ne seront pas touchées mais l'autonomie des processus sécurité de l'ASTI Bretagne est aussi un objectif du projet.

Après la réorganisation, le processus de gestion et de mise en service des LTV devra être pris en charge jusqu'au montage des signaux.

Le siège du nouvel Infralog sera situé à Nantes. Les postes du Siège seront répartis entre Rennes et Nantes.



| | Ilog Bretagne | Ilog Pays de Loire | Ilog Bretagne Pays de Loire | Ecart |
|------------------|---------------|--------------------|-----------------------------|-----------------|
| Effectifs | 374 | 359 | 598 | -135 (1) |

(1) dont 40 transferts dans les Infrapôles

Le futur Infralog Bretagne-Pays-de-Loire sera constitué :

- d'une unité Voie Logistique dont le siège sera basé à Nantes
- d'une unité régionale acheminement et approvisionnement dont le siège sera basé à Rennes
- d'une unité régionale acheminement et approvisionnement, dont le siège sera basé à Nantes.

L'UNSA Ferroviaire est opposé à cette fusion.

Ce projet de fusion perturbe le personnel, génère des inquiétudes et d'importants risques psycho sociaux. Par ailleurs le nouvel établissement couvrira deux régions administratives, ce qui créera des risques supplémentaires en termes de déplacement. Le site de Lorient fermera définitivement d'ici trois ans, les personnels qui ont construit leur vie à **Lorient** vont se retrouver dans **un bassin sans emploi**.

Tous les personnels qui vont se retrouver sans poste vont devoir se repositionner sur des postes vacants, parfois loin de leur lieu d'habitation, et cela ne peut conduire qu'à des problèmes familiaux et des ennuis financiers. Le futur DET se donne deux à trois ans pour reclasser les agents mais en attendant « ne s'interdira pas de faire du détachement ».

Le télétravail ne pourra être envisagé qu'au cas par cas. Le RH 281 (départ volontaire) ne sera pas accepté.

Enfin, pour ce projet qui laissera aussi plus de place à la sous-traitance des travaux, la Direction a encore fait le choix de mettre en place une instance de coordination des CHSCT. Cela réduit la représentativité du personnel pour la consultation. *Les élus tiennent le dossier complet à disposition. Voir contact en dernière page du journal.*

L'UNSA Ferroviaire dénonce un projet avec une ambition économique et géographique démesurée, qui est inacceptable en l'état pour prendre en compte correctement les facteurs humains.

REORGANISATIONS CONDUITES SANS TRANSPARENCE AVEC LE CE

Une réorganisation se prépare à l'INFRAPOLE LGV Sud Est Européen, avec le redécoupage du secteur Caténaire Sud en deux secteurs. Si ce projet vise à reconstituer des parcours plus réduits (le secteur faisant aujourd'hui de l'ordre de 400 km) et donc un management de proximité plus efficace, nous avons appris que le projet aura aussi comme contenu de créer deux postes de DPX dans le collège Maitrise (poste de DPX actuellement à F), ainsi que de supprimer le TAP existant.



La délégation considère que tous les postes de DPX méritent largement d'être à la qualification F, compte tenu des responsabilités portées, de la charge de travail demandée et du rôle hiérarchique à assumer vis-à-vis du TO du secteur. C'est donc une structure hiérarchique non pertinente qui va voir le jour entre Lyon, Marseille et Nîmes, alors que depuis le début d'année, des accidents d'agents Caténaire très graves ou mortels se sont produits, et que l'organisation du travail et le management requièrent plus que jamais une direction de secteur performante.

Aucune bilatérale ou concertation de projet avec les Organisations Syndicales (Délégués Syndicaux) n'a été conduite par le DET.

L'UNSA Ferroviaire a rappelé à Matthieu CHABANEL l'obligation d'informer le CE des réorganisations opérées sur notre périmètre géographique.

La Direction du CE ne présente que les réorganisations des établissements entre eux qui sont directement de sa compétence, et ignore délibérément toutes les réorganisations internes aux établissements, pour ne pas affecter l'autonomie des DET désormais adoptée. **Cette façon de faire est contraire au code du travail.**

Rappel : une décision du tribunal de Chambéry en 2014 avait fait interdiction à la SNCF de mettre en œuvre ses projets de réorganisation, réalisés sans consultation du CE, et l'avait condamnée, en cas d'infraction à cette interdiction, à une astreinte de dix mille euros par jour.

POLITIQUE SOCIALE DE L'ENTREPRISE, LES CONDITIONS DE TRAVAIL ET L'EMPLOI.



Les élus ont été consultés sur la politique sociale de l'entreprise, les conditions de travail et l'emploi.

En raison d'un volume d'emplois trop faible, d'un nombre élevé d'emplois précaires, d'une politique n'assurant plus une transmission des compétences, d'une égalité professionnelle insuffisante entre les hommes et les femmes, et en raison d'un périmètre national ne permettant plus de maîtriser la politique sociale de l'entreprise, l'UNSA Ferroviaire considère que nous sommes dans une phase de régression sociale, et de sécurité au travail très fragilisée.

La délégation a donc voté CONTRE.

A noter que l'absentéisme est en augmentation. Pour l'UNSA Ferroviaire, l'augmentation résulte de la dégradation des conditions de travail. La Direction considère quant à elle, que cette augmentation est due au simple vieillissement de la population Maintenance et Travaux. L'UNSA Ferroviaire pense que la Direction RH M&T est trop éloignée du terrain et ne perçoit pas la souffrance du personnel. En séance, le cabinet d'expertise du CE a d'ailleurs mis en garde contre cette interprétation de la Direction sans réelle analyse.

PLAN DE PERFORMANCE POUR TENIR LES ENGAGEMENTS DU CONTRAT DE PERFORMANCE FINALISE AVEC L'ETAT.

Le Contrat de performance Etat/Sncf prévoit que l'entreprise mette en œuvre des actions destinées à améliorer la compétitivité. Ces mesures font l'objet d'un **Plan de performance** :

↳ Recherche d'accroissement des recettes

↳ Recherche d'efficacité sur les charges :

- par les achats, en donnant de la visibilité aux prestataires pour obtenir des coûts moins élevés,
- par l'amélioration des process apportés notamment par les nouvelles technologies,
- par l'optimisation des plages travaux,
- par des économies de maintenance sur les tronçons renouvelés,
- par la réduction de nos frais de structure.

L'UNSA Ferroviaire s'inquiète des conséquences pour le personnel, qui est déjà à bout après des années de productivité accrue.

ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX (SUITE)

SECURITE : ENCORE DEUX DEFAUTS D'ANNONCE



Deux défauts d'annonce ont encore été constatés en mai :

09/05 à RIXHEIM (Région Alsace)

17/05 à VARADES (Région Pays-de-Loire)

L'annonce était assurée par une entreprise extérieure, et on a encore frôlé la catastrophe.

L'UNSA Ferroviaire redit son opposition à la prise en charge des missions de sécurité par les entreprises extérieures.

Ces quasi accidents de défaut d'annonce ne sont pas des faits isolés. Ils se multiplient depuis deux ans.

L'UNSA Ferroviaire attire l'attention sur les risques mortels de telles pratiques.

PRODUCTION MAINTENANCE ET TRAVAUX

La Direction a informé les élus CE que l'avancement des remplacements de demi-aiguillages et les tournées Caténaire constituaient des points de vigilance (du retard par rapport au prévisionnel).

OUVERTURE LA CONCURRENCE

Le 8 juin, SNCF Réseau a organisé une rencontre nationale avec une centaine de clients, opérateurs du réseau ferré, partenaires et représentants de l'Arafer. L'occasion pour SNCF Réseau d'échanger autour des grandes orientations stratégiques de l'entreprise et des enjeux du transport ferroviaire. Les participants se sont efforcés d'exprimer, de façon politiquement correcte, leur volonté de mieux collaborer pour renforcer la qualité de service sur le réseau.

Les échéances de l'ouverture du marché domestique Voyageurs ont été largement abordées. Alors que l'intérêt des cheminots du GPF n'est pas dans cette ouverture à la concurrence, Patrick Jeantet a quant à lui proposé une nouvelle fois de collaborer au montage de cette ouverture à la concurrence, en apportant son expertise aux AOT, pour les aider à organiser la mise en concurrence des entreprises ferroviaires de manière équitable et attractive.

L'UNSA Ferroviaire note une nouvelle fois que M JEANTET s'inscrit dans une décision d'état, au lieu d'adopter une posture de chef d'entreprise, et d'oser dire la complexité que va amener cette ouverture à la concurrence pour l'exploitation et l'entretien du réseau.

ACCIDENT DE ECKWERSHEIM

Le BEA-TT a communiqué, mardi 23 mai, ses conclusions définitives concernant l'accident de Eckwersheim.

Le document met en lumière une stratégie de freinage inadaptée, résultant d'un raisonnement erroné. Il s'est ensuivi une incompréhension au sein de l'équipage sur les modalités de freinage. Selon le BEA-TT, il y a eu des faiblesses dans l'organisation et dans le fonctionnement de l'équipage.

Pour nous, cela confirme que la coactivité fragilise les organisations et dilue les responsabilités. **Et surtout, cette tragédie est celle de la sous-traitance, quand SNCF devient un sous-traitant d'une filiale !**

L'UNSA-Ferroviaire exige que la MOE reste à SNCF et soit non externalisée !

POSTES DE GESTIONNAIRES D'UTILISATION

Les agents GU des pôles RH sont de plus en plus en souffrance.

Le nombre d'agents à gérer par portefeuille, donné par les cadrages nationaux, est bien trop important. La qualification des GU est encore trop souvent dans le collège Exécution, alors que ces postes requièrent des compétences d'organisation et imposent des objectifs de résultats individuels.

Aucun personnel de réserve n'est mis en place pour remplacer en période de congés et maladie.

L'UNSA Ferroviaire appelle à une augmentation des effectifs GU.

ELISABETH BORNE, NOUVELLE MINISTRE

CHARGÉE DES TRANSPORTS

L'UNSA Ferroviaire a pris acte de la nomination de Elisabeth Borne, nouvelle ministre chargée des Transports. C'est une femme qui connaît les dossiers concernant le ferroviaire et nous espérons qu'elle saura se préoccuper des intérêts du GPF.





CONGES : VOS DROITS

C'est la Directive RH 00143 qui prescrit l'attribution des congés. Les congés sont, en principe, accordés par journée complète ; ils peuvent toutefois être accordés exceptionnellement par demi-journée.

Les congés sont accordés en tenant compte des désirs de l'agent dans la mesure compatible avec les exigences du service. Toutefois, les conjoints et les personnes liées par un pacte civil de solidarité, lorsqu'ils sont tous deux employés à la SNCF, obtiennent simultanément, lorsqu'ils le demandent, leur période de congés annuels.

Il y a lieu d'autre part de faciliter dans toute la mesure du possible la simultanéité des congés des conjoints et des partenaires liés par un pacte civil de solidarité, salariés dont l'un est étranger à la SNCF.

Chaque agent doit prendre au cours de l'année au moins 15 jours de congé en une seule fois, le reste du congé pouvant être éventuellement fractionné. C'est bien l'employeur qui accorde les congés, mais **tout agent qui le demande, peut obtenir, dans la période du 1er mai au 31 octobre, un congé réglementaire continu s'inscrivant dans une absence d'au moins 24 jours consécutifs.**

NEGOCIATIONS EN COURS

L'UNSA Ferroviaire, depuis plusieurs mois, est entré en négociations avec la Direction de l'Entreprise afin de contractualiser un **nouvel accord télétravail**, transverse au Groupe Public Ferroviaire SNCF. Le télétravail suscite en effet de plus en plus d'intérêt chez les salariés. Qualité de Vie au Travail, équilibre vie familiale/vie professionnelle, réduction des temps de trajets et de la fatigue induite, contribution éco citoyenne à l'amélioration de l'environnement, sont les principaux dénominateurs communs.

L'UNSA-Ferroviaire validera le texte proposé à la signature (accord soumis à validation jusqu'au 7 juillet).

Concernant **les salaires**, la Direction a fait savoir qu'il ne peut pas y avoir d'augmentation générale des salaires. Pour la 3ème année, en récompense de tous les efforts quotidiens consentis par les cheminots, au travers de toutes les restructurations et de la baisse des effectifs, nous n'aurons rien en contrepartie.

Pour l'UNSA Ferroviaire, c'est une erreur de plus de la Direction, car **le gel de salaire nuit gravement à la motivation du personnel.**

LE TGV CLASSIQUE DEVIENT INOUI

C'est un choix osé et risqué que vient d'effectuer la SNCF : abandonner la marque **TGV** au profit de **inOui**.

L'objectif est de donner plus de lisibilité à la segmentation de son offre entre rames low cost Ouigo lancées en 2013, et les TGV classiques, au confort supérieur. En optant pour inOui, promesse d'un voyage inoubliable, le groupe public ferroviaire met la barre haut et devra afficher un service irréprochable sous peine de voir les critiques se multiplier. L'UNSA Ferroviaire a été un peu surpris de la nouvelle appellation car sous sommes tous bien placés à Maintenance et Travaux pour savoir que le service prodigieux et la régularité absolue n'existent pas.

Néanmoins, cet été, profitez bien des TGV et TER pour voyager !



Et aussi un bon repos à tous !

Directeur de la publication : Didier MATHIS

Vos élus CE national M&T : Nadine THEVENOT, Pierre HENRY, Yann DUREAU, Sébastien COLLOTTE, Benoit THEVENARD, Pascal STRICHER, Pascal ESCANDE, Jean Pierre SCATENA

Contactez vos élus UNSA Ferroviaire pour obtenir les PV des séances plénières

Si vous souhaitez recevoir automatiquement les publications Maintenance et Travaux, merci de faire votre demande par simple courriel adressé à thevenot.n@unsa-ferroviaire.org et de nous indiquer votre adresse mail personnelle.

Vous pouvez consulter notre site via : Intranet ou Internet <http://www.unsa-ferroviaire.org>