

## Sommaire

### Page 1

- SNCF a 80 ans
- Manifeste pour la mixité

### Page 2

- Consultation sur les orientations stratégiques
- Résultats financiers

### Page 3

- Incident Montparnasse
- Projet de Groupe
- PGIC

### Page 4

- Le saviez-vous ?*
- Télétravail, Inaptitude,
- Accord formation,
- Ordonnances MACRON

## SNCF A 80 ANS !

La SNCF est née le 31 août 1937 de la fusion de cinq compagnies de chemin de fer. La SNCF est alors une société anonyme mixte régie par le code du commerce. En 1982 a été promulguée la Loi d'orientation des transports intérieurs qui a transformé la SNCF en établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Puis en 2002, les régions sont devenues autorités organisatrices de transports pour les TER.

Le 1er janvier 2015 est entrée en vigueur la loi portant réforme ferroviaire, avec la création de trois EPIC : SNCF EPIC de tête, SNCF Mobilités et SNCF Réseau. SNCF Réseau est désormais composé de quatre « Métiers » : Accès au Réseau, Circulation, Maintenance et Travaux, Ingénierie et Projets.

Au fil des vingt-cinq dernières années, le trafic s'est considérablement développé.

Parallèlement l'Etat a imposé la construction de lignes LGV qui ont constitué pour la SNCF une dette de plusieurs dizaines de milliards.

La SNCF a été contrainte financièrement de réduire, à partir des années 1990, ses dépenses de maintenance du réseau existant. Désormais l'Etat autorise SNCF Réseau à investir de façon massive pour rénover le réseau de lignes

classiques. Pour ce faire, SNCF Réseau continue d'emprunter, notamment au travers d'obligations vertes, ce qui ne fera qu'accentuer encore la dette.

Aussi, pour cet anniversaire, la santé financière de SNCF est bien dégradée.

**L'UNSA Ferroviaire considère aujourd'hui que la dette des LGV est celle de l'Etat, pas celle des cheminots. Elle résulte des investissements que les pouvoirs publics ont fait supporter à l'entreprise.**

**Pour l'UNSA Ferroviaire, l'Etat et les Conseils Régionaux continuent d'imposer leurs stratégies propres, alors que le Groupe Public Ferroviaire aurait besoin d'une gouvernance forte défendant vraiment ses intérêts.**



## LE MANIFESTE DU GROUPE SNCF POUR LA MIXITE

Lundi 3 juillet, les 33 membres du directoire élargi ont signé le Manifeste du groupe SNCF pour la Mixité, qui s'articule autour de trois grands axes :

- 1/ Changer les mentalités et développer une culture managériale inclusive pour prévenir les discriminations
- 2/ Recruter des femmes
- 3/ Garantir à toutes et à tous l'égalité professionnelle tout au long de la carrière.

**La recherche de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes constitue un vecteur de progrès social.**

**L'UNSA Ferroviaire, qui a la présidence de la commission égalité professionnelle du CE SNCF Réseau Maintenance et Travaux, soutient ce manifeste, mais rappelle qu'au-delà des mots, il faut que**

**la Direction Maintenance et Travaux s'impose des objectifs de résultats, et que par ailleurs des solutions soient vraiment trouvées pour se doter de sanitaires mobiles sur les chantiers.**



## CONSULTATION SUR LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES DE FORMATION



Avec les réductions de recrutement et les restrictions budgétaires opérées depuis 15 ans, le groupe ferroviaire a laissé son appareil de formation se dégrader. Les écoles n'arrivent plus à assurer les formations demandées et les établissements se tournent vers les centres de formation privés.

En 2016, il est statistiquement constaté **une augmentation de 19 % du nombre de stagiaires formés par un organisme extérieur**. En 2016, il est aussi statistiquement constaté une augmentation de 29 % du nombre de stagiaires formés en établissement (en salle) et une baisse de 20 % du nombre de stagiaires formés en centre de formation. C'est un virage important dans la façon de former le personnel. Cette hausse des formations en établissement s'inscrit également dans une progression des formations de perfectionnement.

**L'UNSA Ferroviaire pense que la formation en école SNCF reste le moyen le plus efficace et le plus légal pour former le personnel.** Nous craignons

que soient imputées en établissement toutes sortes d'actions, notamment des actions de simple information, ne répondant pas toujours aux critères légaux de conception et de réalisation de formation.

Depuis presque deux ans, le responsable du département national MT RH Formation est sensé organiser le renouveau de son service, à travers 6 thèmes de travail :

- Conduite du changement (moins de cours magistraux, plus de coaching),
- Désengorger l'Île de France,
- Refonte des méthodes et contenus des formations avec un développement des cours théoriques à distance, et plus d'encadrement dans les mises en pratiques,
- Améliorer la coordination des établissements pour mieux ajuster l'appareil de formation,
- Centraliser les lieux de formation (passer de 22 à 3 ou 4 centres de formation),
- Gestion des emplois de formateurs.

Le constat fait par l'UNSA Ferroviaire, est sévère : les centres de formation sont saturés, les formateurs sont déprimés, sans perspectives et pas assez nombreux, le volume des formations externalisées a augmenté en 2016. L'UNSA Ferroviaire a voté contre le bilan 2016 et contre les orientations pour les années à venir. L'UNSA Ferroviaire s'interroge vraiment sur le mode de management et sur le pilotage hasardeux du département Formation, qui semble déconnecté des besoins réels. Même si Matthieu CHABANEL, Président du CE, assure que le Métier M&T a besoin de se doter d'un outil de formation interne performant, c'est à se demander si les méthodes maladroites et inappropriées du Responsable du Département Formation, conjuguées aux énormes restrictions budgétaires, ne sont pas en train de tout casser !

Comme le prévoit le code du travail, l'UNSA Ferroviaire a proposé les orientations alternatives suivantes :

- clarification au plus vite des projets de restructuration des centres de formation, et annonce des décisions,
- maintien de centres de formation en nombre suffisant pour satisfaire les besoins et réinternaliser les formations,
- modernisation des centres, et recrutement de formateurs en plus grand nombre, avec de réelles mesures incitatives,
- réactivation d'un pilotage des établissements sur la formation de leurs personnels,
- fin de l'externalisation des formations « cœur de métier » techniques et sécurité.

## RESULTATS FINANCIERS PREMIER SEMESTRE 2017

Les résultats du premier semestre 2017 du groupe SNCF montrent une reprise de toutes les activités, voyageurs comme marchandises, en France comme à l'international.

Le trafic TGV France est en croissance de 8,4%. Côté TER, le nombre de voyageurs a augmenté de 4,7%. Quant au trafic d'Intercités, il enregistre 4,2% de hausse. Plus de 400 millions d'euros de gains de productivité ont été enregistrés depuis début 2017, grâce à la poursuite du plan de performance transverse, du plan industriel de SNCF Réseau et du plan industriel et commercial de SNCF Mobilités. Cela représente plus de 60% de l'objectif annuel 2017.

**L'UNSA Ferroviaire se réjouit de ces bons résultats mais ne comprend absolument pas pourquoi l'entreprise ne procède pas à une augmentation générale des salaires, afin de témoigner un peu de reconnaissance à son personnel, et partager avec lui ce bon résultat économique.**



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

## GRANDS DEPARTS ET GROSSE PAGAILLE A MONTPARNASSE



Le week-end du 30 juillet a contribué à stigmatiser une nouvelle fois le groupe public ferroviaire. Un défaut dans le poste de Vanves a limité le trafic des trains au départ de la gare Montparnasse.

Des travaux d'extension dans le cadre de la mise en service des nouvelles lignes à grande vitesse vers Rennes et Bordeaux avaient été faits quelques semaines avant, puisqu'une montée en puissance était nécessaire afin d'assurer ces nouveaux itinéraires. C'est un défaut dans les travaux qui est à l'origine de la panne : il y a eu le mélange de deux courants, télécom et signalisation.

Le problème est que le rapport produit par le Groupe Public Ferroviaire n'indique pas les causes les plus en amont de l'incident. Le rapport ne précise pas qui est intervenu lors des travaux et comment.

Une des recommandations énoncées pour le Métier M&T est de bien mettre en place à l'avenir, une coordination plus serrée entre les équipes travaux et les équipes de maintenance, et d'améliorer la traçabilité des travaux.

Le Président du CE a indiqué qu'un rapport technique complémentaire est attendu pour comprendre d'où est venu le problème de mélange des courants télécom et signalisation.

Dans cette affaire, l'UNSA Ferroviaire souligne le professionnalisme des équipes de SNCF Réseau qui ont œuvré en nombre pour rechercher le défaut.

**Cet incident aux fortes conséquences pour les voyageurs a encore une fois démontré la conscience professionnelle des cheminots et leur savoir-faire. Ce lourd incident doit aussi démontrer que SNCF Réseau ne peut se passer des cheminots expérimentés.**

## PROJET DE GROUPE EN PREPARATION

La Direction du Groupe Public Ferroviaire prépare un projet d'entreprise fédérateur. Vouloir fédérer les savoir-faire des 250 000 salariés permettra de resserrer les liens entre EPIC, mais l'UNSA Ferroviaire considère néanmoins que ce projet semble a priori trop exclusivement axé sur les prestations au service des clients de l'Entreprise Ferroviaire de transport, et que les questions posées en ligne ont pu frustrer et désintéresser bon nombre de salariés de SNCF Réseau. L'UNSA Ferroviaire a noté que les salariés estiment dans les questionnaires que le combat le plus difficile pour les cinq prochaines années sera de réduire les coûts pour faire baisser nos prix. Cela démontre clairement que les salariés n'en peuvent plus des efforts de productivité accomplis depuis plusieurs décennies. Trop, c'est trop. Pour l'UNSA Ferroviaire, il est urgent que la Direction prenne un peu de recul, qu'elle écoute les élus, et que dans le cadre de ce projet de groupe, elle change la politique de M&T.

**Pour l'UNSA Ferroviaire, si les organisations sont la base de la robustesse et de l'efficacité, il est important de chercher à développer l'engagement du personnel au service de l'Entreprise, en recrutant davantage, en développant les compétences et la reconnaissance vis-à-vis du personnel.**

## PLAN DE GESTION DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

L'article 6 du décret n°2015-139 prévoit que chaque agent de SNCF Réseau atteste qu'ont été portées à sa connaissance les règles de confidentialité et la liste des informations confidentielles (capacités travaux, régularité, incidents/accidents sur le réseau) à ne pas divulguer aux autres entreprises ferroviaires de Transport.

Le process semble accompagné d'un formalisme excessif, mais il est légal. Il sera repris dans le texte RRG 21013.



**Pour l'UNSA Ferroviaire, il est regrettable que de telles mesures ne soient pas aussi prises pour éviter la fuite de données et de textes vers nos nouveaux concurrents gestionnaires de l'infrastructure que sont OPERE (LGV Bretagne), MESEA (LGV Sud Atlantique), OCVIA (Contournement Nimes-Montpellier) !**





### ABROGATION RH 00942 SUR LE TELETRAVAIL

La préconisation RH 00942 sur le télétravail a été abrogée dans l'été.

**Le Dispositif repose maintenant sur l'accord collectif relatif à la mise en place du télétravail au sein du GPF, négocié puis signé par l'UNSA Ferroviaire le 7 juillet 2017.** Le travail à distance s'appuie donc désormais sur un texte d'un niveau plus élevé et plus robuste. Nous rappelons que le télétravail, alterné avec du travail sur le Lieu Principal d'Affectation, est accessible maintenant sous deux formes, à domicile et dans les bureaux partagés du GPF.

L'UNSA Ferroviaire tient l'accord à votre disposition (disponible également sur intranet, dans « mon intranet » puis Espace RH puis accords collectifs).



### INAPTITUDE ET RECLASSEMENT

Le texte RH 00360 « Inaptitude et reclassement » a été réédité au 1er juillet 2017. C'est désormais un **PRINCIPE** selon le nouveau classement des natures de textes réglementaires. Le nouveau texte introduit notamment l'obligation légale de consultation des DP sur la proposition de poste de reclassement (loi travail de 2016).

### ACCORD DE BRANCHE FERROVIAIRE

**L'UNSA Ferroviaire a signé le 7 juillet l'accord relatif à la formation professionnelle dans la branche ferroviaire.** Les signataires ont retenu cinq orientations prioritaires : assurer un haut niveau de sécurité, garantir l'employabilité et sécuriser les parcours professionnels des salariés de la branche, assurer la sûreté des personnes et des biens, développer les innovations majeures liées aux nouvelles technologies, professionnaliser le management et la conduite du changement. L'accord incite par ailleurs les entreprises de la branche à développer la formation initiale en alternance.

### ORDONNANCES GOUVERNEMENTALES MODIFIANT LE CODE DU TRAVAIL

La première lecture des projets d'ordonnances Macron (parus le 31 août 2017) nous annonce **la suppression des Instances Représentatives du Personnel DP, CHSCT et Comités d'Entreprise actuels.**

Serait créée **une Instance Unique appelée « Comité Social et Economique »**, avec personnalité civile pour agir en justice.

Pour une entreprise comme la nôtre, ce comité serait décliné en plusieurs comités sociaux et économiques d'établissement et en un comité social et économique central d'Entreprise, avec des mandats de 4 ans.

Une simple Commission Santé-Sécurité-Conditions-de-Travail sans personnalité civile, serait créée au sein des comités sociaux et économiques.

Sous couvert d'un accord d'entreprise, pourraient aussi être instaurés des « représentants de proximité ».

**Pour l'UNSA Ferroviaire, ces dispositions constituent une régression sociale. Elles diminueront la capacité des élus du personnel à exercer pleinement leur rôle de défense des salariés, car elles s'accompagneront d'une baisse probable des moyens, d'une réduction des possibilités de recours à expertise, et d'un éloignement des élus par rapport aux salariés.**

**L'UNSA-Ferroviaire, créateur de lien social, vous informe et travaille à votre service.**

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 et documents 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](mailto: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>