

## Sommaire

### Page 1

-Nouvelle Stratégie SNCF Réseau

### Page 2

-Consultation sur le rattachement de l'Eure et Loir aux établissements Centre  
-Réorganisation du Sud-Est  
-Industrie du Matériel Ferroviaire  
-Expertise CE

### Page 3

-PICB en risques Ferroviaires  
-Grille de maturité  
-Ordonnances MACRON

### Page 4

Le saviez-vous ?  
Vapotage, Congés, Interface salarié

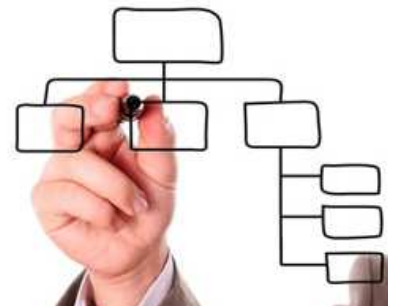
## NOUVELLE STRATEGIE À SNCF RESEAU

A l'occasion du séminaire de Rotterdam, le président JEANTET a fait un certain nombre d'annonces et a lancé une nouvelle stratégie de transformation.

Il souhaite toujours rénover le réseau, mais aussi augmenter la capacité et la robustesse des axes et nœuds ferroviaires, moderniser nos systèmes d'exploitation et de signalisation, déployer une politique commerciale propre à l'EPIC, pour que SNCF Réseau se positionne vraiment en architecte du réseau et en décideur de son exploitation.

Dans le cadre de l'élaboration du projet stratégique 2030 annoncé, Gilles Cheval est chargé d'animer un groupe de travail qui va préparer **le projet de nouvelle organisation nécessaire au déploiement de cette stratégie.**

Nous comprenons que l'idée est de restructurer autour des grandes missions et non plus des métiers, de remettre de la transversalité, et de clarifier l'exercice de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre.



Le président Jeantet a aussi affirmé son intention de s'appuyer encore davantage sur le numérique, notamment en le développant dans les systèmes d'exploitation.

L'UNSA Ferroviaire s'attend donc à d'importantes réorganisations et au retour d'une vraie ligne hiérarchique territoriale avec de la transversalité.

L'UNSA Ferroviaire est plutôt favorable à une organisation territoriale intégrant tous les services de SNCF Réseau, avec de vrais interlocuteurs hiérarchiques.

**L'UNSA Ferroviaire rappelle néanmoins que les agents ont déjà subi beaucoup de réorganisations, que celles-ci inquiètent et perturbent le mental des agents, génèrent un surcroît de travail et au final fragilisent même la sécurité.**



## MISSION DE JEAN-CYRIL SPINETTA

L'Etat a également confié une mission à Jean-Cyril SPINETTA comprenant trois axes de réflexion :

- la stratégie de desserte par le transport ferroviaire à horizon 2030,
- la remise à plat du modèle économique de gestion du réseau,
- l'ouverture du marché de transport Voyageur à la concurrence, et notamment le transfert des salariés (SNCF Mobilités).

## CONSULTATION SUR LE RATTACHEMENT DE L'EURE ET LOIR AUX ÉTABLISSEMENTS CENTRE



A l'occasion de la fusion des Infrapôle Ouest Parisien, Infrapôle Paris Rive Gauche, et Infralog Paris Atlantique, se prépare le rattachement des unités d'Eure et Loir (basées à Chartres) à l'Infrapôle Centre de Saint Pierre des Corps, en région Centre-Val-de-Loire.

Certaines ressources de l'Infralog Paris Atlantique seront également transférées à l'Infralog Centre.

Le parcours Voie de Dreux restera affecté à l'Île de France.

### **154 postes seront transférés en Infrapôle Centre, et 21 emplois à l'Infralog Centre.**

Le projet de rattachement de l'Eure et Loir aux établissements de la région Centre semble paradoxal vis-à-vis des annonces faites, qui visaient à plutôt privilégier la notion d'axe, en vue de renforcer la robustesse du

service. Or ce projet regroupe les morceaux de deux grands axes distincts : ligne Paris-Brest et ligne Paris-Bordeaux. Il privilégie en fait le périmètre TER de la région Centre.

L'UNSA Ferroviaire estime que les unités Voie et SES d'Eure et Loir vont subir un changement de contexte hiérarchique, et une évolution de leur patrimoine d'installations, ce qui conduira à un surcroît de travail.

Par ailleurs l'inquiétude porte aussi sur le siège de l'Infrapôle Centre qui va connaître une charge de travail nettement augmentée.

Les ressources humaines supplémentaires, nécessaires à ce Siège, ne sont pas garanties au 1er janvier 2018. Le DET de l'Infrapôle Centre prévoit :

- 21 postes supplémentaires ainsi que 4 emplois temporaires, au Siège de son établissement, pour faire face au surcroît de travail,

- la création d'un poste DPX SM à Chartres.

Aucun renfort n'est prévu au Siège de l'Infralog Centre.

Si le DET de l'Infrapôle Centre semble optimiste sur tous les moyens mis en œuvre pour préparer l'intégration des unités d'Eure et Loir, les locaux du Siège Infrapôle Centre ne semblent pas prêts à accueillir les nouveaux postes nécessaires. Les locaux de Chartres pour le nouveau LPA Infralog sont encore à l'étude.

Pour l'UNSA Ferroviaire, les locaux de travail auraient dû être regardés plus en amont.

La maîtrise d'œuvre travaux en Eure et Loir sera assurée encore en 2018 et 2019 par l'Infrapôle parisien, mais l'Infrapôle Centre commence d'ores et déjà à recruter pour reprendre cette charge en 2020.

**Les élus UNSA Ferroviaire ont voté contre ce projet.**

## REORGANISATION SUD-EST

Une étude de faisabilité sur le transfert de tout ou partie des missions des Infralogs du Sud-Est en Infrapôles a été conduite en septembre. Le Président de CE, Matthieu CHABANEL, a confirmé que cette étude ne connaîtra aucune suite pour le moment.

L'UNSA Ferroviaire s'insurge contre cette étude qui a inquiété et perturbé le personnel inutilement.

**L'Entreprise ne comprend toujours pas que son intérêt est d'avoir des personnels motivés et engagés, alors que les annonces de réorganisation suscitent toujours de lourdes inquiétudes et du stress.**

## INDUSTRIE DU MATERIEL FERROVIAIRE

Le regroupement des activités ferroviaires du français Alstom et de l'allemand Siemens, avec comme objectif affiché de contrer le géant chinois CRRC, suscite de vives craintes sur l'emploi dans le secteur ferroviaire.

L'UNSA-Ferroviaire exprime une vive déception face à une perte de compétence historique de l'industrie ferroviaire française. Cette fusion, potentiellement à risques, marque la fin du mythe TGV comme fierté française ! Celle-ci impactera également les perspectives de construction et de maintenance.

## EXPERTISE CE

Le CE M&T a voté, il y a quelques mois, une **expertise sur l'externalisation**. Une expertise se restitue sous forme de rapport écrit, remis aux commanditaires.

La CGT, gestionnaire du CE M&T a choisi de faire de la communication sur le sujet, sous forme de petits films, sans associer les autres organisations syndicales sur le contenu de ces films.

Suite à la projection du film de lancement, l'UNSA Ferroviaire se désolidarise. **L'UNSA Ferroviaire ne cautionne pas ce film**, destiné à l'interne mais aussi à l'externe, qui ne se limite pas à apporter un éclairage objectif, mais qui constitue une communication à charge, préjudiciable à l'image du Groupe SNCF et des entreprises extérieures sous-traitantes.

## BOUCHONS D'OREILLE MOULES EN RISQUES FERROVIAIRES



L'expertise EMERGENCES établie à la demande de l'ICCHSCT, comme celle établie par SECAFI à la demande des CHSCT Lyonnais, a été défavorable au port de protection contre le bruit en risques ferroviaires.

L'expertise a indiqué que ni les études ni les expérimentations permettaient d'affirmer avec certitude qu'en cas de risque ferroviaire et de risque de circulation d'engins de travail (sur rails ou non), les PICB ne perturbaient pas la perception des signaux d'alerte.

Le port des PICB en déplacement sur ou le long des voies, hors du chantier, reste un surrisque d'accident de heurt par un train, et l'expertise n'a pas levé le doute. Idem pour le surrisque que constitue le port de PICB de nuit, avec déficit de sommeil et baisse de vigilance.

L'expertise a indiqué par ailleurs que les PICB choisis sont rarement bien adaptés aux niveaux de bruit rencontrés et conduisent le plus souvent à une sous protection ou à une sur protection.

L'expertise a ciblé aussi l'incapacité des DPX à prendre aujourd'hui en charge l'accompagnement des agents au port des PICB avec risques ferroviaires. L'expertise a indiqué que les DPX ont une charge de travail bien trop importante et qu'ils auraient par ailleurs du mal à convaincre, compte tenu de la vision erronée du travail réel des équipes par la Direction nationale de l'Entreprise.

L'expertise a aussi considéré que le projet vise à répondre à une norme réglementaire, mais qu'il ne constitue pas une volonté de protéger de manière adaptée les agents contre le bruit.

L'expertise a rappelé la nécessité légale de réaliser une cartographie locale du bruit. Ce que les établissements auront bien du mal à établir.



-Compte tenu que les élus CHSCT et ICCHSCT détiennent un mandat officiel d'ordre public et que ces instances sont dotées d'une personnalité civile,

-compte tenu des réserves émises par les deux rapports d'expertise,

-compte tenu du risque d'accident mortel lié à la mise en œuvre des PICB conjointement aux risques ferroviaires, **l'UNSA Ferroviaire a appelé ses élus ICCHSCT à ne pas engager leurs responsabilités dans la mise en œuvre de ce projet et à voter contre.**

Au final, l'ICCHSCT s'est prononcée très largement contre le projet.

## GRILLE DE MATURITÉ

Une grille de maturité de la culture sécurité a été créée. C'est un outil managérial pour les établissements qui permet de susciter le dialogue entre les personnels, réaliser une autoévaluation du niveau de maturité sécurité, donner la vision cible de ce que devrait être la culture sécurité.



Elle comprend 4 thèmes :

- la gouvernance,
- l'analyse & amélioration,
- l'appui,
- la réalisation.

Elle comprend quatre niveaux progressifs de maturité, de 1 à 4 :

Niveau 1 REAGIR - la sécurité est gérée seulement de manière instinctive par réaction aux incidents ou accidents.

Niveau 2 SE CONFORMER - les règles sont décrites, mises en œuvre et contrôlées.

Niveau 3 IMPULSER - les managers portent la transformation culturelle de la sécurité.

Niveau 4 INCARNER - la sécurité est intégrée à la manière de travailler.

**L'UNSA Ferroviaire est favorable aux dispositifs qui visent à renforcer l'esprit sécurité. Mais il est nécessaire que la charge de travail de l'encadrement soit vraiment pesée et que des effectifs supplémentaires soient donnés, si l'on veut que ce nouveau dispositif soit mis en œuvre avec toute l'énergie et le temps qu'il nécessite.**

## ORDONNANCES MACRON

$$1+1+1 = 1$$



**Les ordonnances ne connaissent pas l'arithmétique.**

A partir des prochaines élections professionnelles,

$$DP + CHSCT + CE = CSE$$

(CSE pour Conseil Social et Economique)

Alors que le CHSCT a aujourd'hui pour mission de veiller à l'observation des prescriptions légales prises en matière d'hygiène et sécurité, rien de semblable n'est prévu pour le CSE.

Alors que les CE sont aujourd'hui consultés chaque année sur trois blocs

- Bloc 1 Orientations stratégiques,
- Bloc 2 Situation économique et financière,
- Bloc 3 Politique sociale,

seul le Bloc 3 pourra donner lieu à consultation du CSE lorsque des mesures d'adaptation spécifiques seront prévues dans l'établissement. Les deux autres blocs seront traités uniquement en CSE Central d'Entreprise.

**LES SALAIRES seront les grands perdants de ces ordonnances. L'équilibre entre Performance économique et Social en sera fortement modifié.**

*Un grand merci à tous ceux qui se sont mobilisés via la pétition en ligne, les manifestations de rue et journées de grève.*



### IL EST DÉSORMAIS INTERDIT DE VAPOTER

Le décret du 25 avril 2017 relatif à la cigarette électronique est entré en vigueur le 1er octobre. **Il est désormais interdit de vapoter** dans certains lieux publics, notamment les établissements scolaires, les moyens de transport collectif fermés, et les lieux de travail fermés et couverts à usage collectif, à l'exception de ceux qui accueillent du public. Le fumeur qui enfreindra cette interdiction encourt une amende pouvant aller jusqu'à 150 euros. L'employeur doit mettre en place une "signalisation apparente" dans les lieux concernés.



### CONGÉS DU PERSONNEL AU CADRE PERMANENT

La Règle GRH 00143 régissant les congés vient d'être rééditée. C'est un texte qui sera désormais classé dans le Référentiel des textes RH transverses du Groupe Public Ferroviaire.

Les congés doivent toujours être pris entre le 1er janvier et le 31 décembre. Chaque agent doit prendre en une fois au moins 15 *jours* de congés. Tout agent a droit entre le 1er mai et le 31 octobre à une absence d'au moins 24 *jours* consécutifs.

**L'UNSA-Ferroviaire revendiquait l'alignement du nombre de jours de congés supplémentaires avec solde, ayant pour motif des événements de famille, sur la base du droit commun. C'est désormais chose faite. Le nouveau texte comprend aussi le congé de proche aidant et le congé de solidarité familiale.**



#### **Congés de fin d'année 2017 avec vacances scolaires débordant sur 2018 :**

Les agents qui veulent prendre des congés du 2 au 5 janvier 2018 devront poser des congés 2018. Ils peuvent par contre, avant le 31 octobre, placer 4 jours de congés 2017 sur leur compte épargne temps (sous-compte courant). Ils pourront ensuite utiliser ces 4 jours, à partir du 1er avril 2018. C'est un tour de passe-passe. Il est néanmoins aberrant de devoir en arriver là. Il aurait été plus simple de permettre aux agents de prendre leurs derniers congés 2017 lors de la première semaine 2018, mais la Directrice RH M&T s'y refuse. Décidément rien n'est fait pour faciliter la vie des agents et soulager les gestionnaires d'utilisation dans les pôles RH !

### CARTES BANCAIRES PROFESSIONNELLES

L'UNSA Ferroviaire a demandé au Président du CE que les agents ne souhaitant plus de carte bancaire professionnelle puissent revenir au paiement des frais de déplacement tels que prévus dans le RH 00131 (régime EVS).

### INTERFACE SALARIÉ



Nous avons appris que l'application numérique « Interface salarié » est en préparation, pour donner accès à une vingtaine de services digitalisés (facilités de circulations, changement d'adresse, notes de frais, congés...) sur les outils mobiles de l'entreprise, smartphones, tablettes et phablettes.

Si l'objectif premier est de simplifier la vie professionnelle, **l'UNSA Ferroviaire craint une fois de plus que la majorité des agents ait du mal à suivre la vague effrénée de digitalisation.** Les agents préféreraient nettement trouver un peu plus de présence humaine disponible dans les services de l'Epic de tête et dans leur pôle RH.

**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>**