

Sommaire

Page 1

- Rencontre des managers

Page 2

Echos du CE
-Projet d'évolution de la formation
-Politique d'entretien du réseau
-Climat social

Page 3

Echos du CE
-Où est l'Etat Stratège ?
-CHSCT Infrapôle PACA

Page 4

Echos du CE
-Fonctions Support
Le saviez-vous ?
-Avenir G&C
-Cessation d'activité
-Compte épargne temps
-Forfait-jour

RENCONTRE DES MANAGERS 26 AU 28 SEPTEMBRE

Pour concrétiser un nouvel élan, **Guillaume PEPY** demande d'actionner trois leviers :

- la discipline financière
- le digital
- l'intégration.



Il demande une offensive forte sur les frais de structure. Le président Pépy a ainsi annoncé le lancement du programme 4x5%, soit des coûts hors production en baisse de 20% en 4 ans.

Cet objectif inclut tout le groupe, y compris les filiales de transport urbain Kéolis et de logistique Géodis. L'effort concernera surtout la branche ferroviaire, où les réorganisations successives ont créé de nombreux doublons. Toutes les fonctions support seront passées au tamis, des ressources humaines à l'informatique en passant par la communication et les finances.

L'UNSA Ferroviaire rappelle que les fonctions supports doivent rester performantes car elle facilite la production. Or elles sont déjà en grande difficulté, et le personnel surchargé y est en souffrance.

Le président est aussi revenu sur la notion de confiance des clients, indispensable à la croissance. Le problème est que M PEPY perd de plus en plus la confiance des salariés, ce qui est tout de même préjudiciable. **Pour l'UNSA Ferroviaire, il est important de recueillir aussi l'adhésion des salariés, car les salariés constituent la force de l'Entreprise.**



Quant à **Patrick JEANTET** Président de **SNCF Réseau**, ses **déclarations nous ont semblé décidément bien glaciales.**

Ses priorités sont la sécurité, la rénovation régénération du réseau, et la transformation industrielle par le digital.

Rien n'a été écrit sur la maintenance courante du réseau qui a pourtant besoin d'être renforcée.

Quant aux piliers voulus par Patrick JEANTET, la révolution du réseau intelligent, la culture contre la dictature de la crise perpétuelle, l'ouverture à la concurrence, et la promotion de l'engagement durable des collaborateurs, lorsqu'on analyse ses propos, on s'aperçoit **qu'il veut poursuivre l'externalisation** et qu'il ne se soucie pas vraiment des collaborateurs des équipes mais essentiellement des managers, et encore sans prendre en compte leurs souffrances.

Bref **l'UNSA Ferroviaire déplore des propos et une stratégie industrielle inadaptés, sans empathie et sans prise en compte de l'humain.**

ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX - REUNION DU 20 OCTOBRE 2016

EVOLUTION DE LA FORMATION A MAINTENANCE ET TRAVAUX

Le constat : le schéma géographique des sites est éclaté, les centres de formation sont vieillissants, les process de formation sont complexes, les ressources en formation sont insuffisantes et mal réparties (40 % des volumes sont en IDF)....

Un projet d'évolution est donc en cours, et 7 groupes de travail sont mis en place afin de lancer un travail de co-construction :

- communiquer et accompagner le changement
- répondre aux besoins de l'IDF
- refondre les méthodes et contenus
- mieux travailler avec les établissements
- schéma immobilier
- attirer et valoriser les ressources
- succès rapides.

A ce stade du projet, et compte tenu des maladroites de communication, les personnels du métier de la formation sont inquiets, en particulier sur le libellé de leur future LPA (Lieu Principal d'Affectation).

L'UNSA Ferroviaire est favorable à un pilotage national de la formation mais rien n'est fait à ce jour pour favoriser le transfert des compétences vers les centres de formation. De nombreux postes sont vacants en grande majorité pour raison d'une GPEC hasardeuse, d'un blocage des mutations lié au sous-effectif chronique et d'un manque d'attractivité (pécuniaire, déroulement de carrière, visibilité faible quant au maintien de certains sites) !

La formation est un sujet qui ne laisse de place ni à l'improvisation, ni à l'approximation. Les sujets sont nombreux et complexes et **méritent une méthode de réforme qui se doit d'être acceptée par tous les acteurs du domaine.**

POLITIQUE D'ENTRETIEN DU RESEAU: MAINTENANCE, REGENERATION, DEVELOPPEMENT

Pour le Président, l'important est que SNCF Réseau ait la capacité d'investir dans la partie du réseau la plus circulée. Une politique équilibrée entre renouvellement de nos effectifs et externalisation doit permettre, selon lui, d'accroître les travaux de régénération du réseau et de développer un écosystème ferroviaire (sorte de réseau d'échange, contributif au maintien et au développement du ferroviaire). Les lignes 7 à 9 ne sont pas prioritaires. SNCF Réseau porte des diagnostics et demande des financements auprès des collectivités publiques.



L'UNSA Ferroviaire demande une augmentation importante des effectifs à Maintenance et Travaux, que la maintenance soit renforcée et assurée par les salariés de l'EPIC.

CLIMAT SOCIAL DE PLUS EN PLUS DEGRADE A MAINTENANCE ET TRAVAUX

Alors que les organisations syndicales demandent à être informées de toutes les évolutions internes des établissements, le président indique que le CE ne sera consulté que sur les évolutions affectant significativement l'emploi (en gros, les réorganisations des établissements ou départements). L'UNSA Ferroviaire note sur ce point un désaccord avec la Direction de l'Entreprise et une volonté d'entretenir une opacité sur les dossiers de réorganisation.

L'UNSA Ferroviaire dénonce aussi des instances DP cadres aux mains des Directeurs Territoriaux non hiérarchiques, qui esquivent de plus en plus les questions, et ne veulent pas s'embêter avec cette instance qui leur est tombée dessus.

MAIS OU EST L'ETAT STRATEGIE VOULU PAR LA LOI DE REFORME FERROVIAIRE ?

L'UNSA Ferroviaire rappelle la croissance de la dette, dont le niveau abyssal ne cesse de se creuser : 8,2 milliards d'euros fin juin pour Mobilités et 44,1 milliards pour la branche Réseau, alors que l'état non seulement ne reprend pas la dette et ne s'impose pas l'application de la loi de réforme ferroviaire mais continue de générer de nouveaux endettements :

↳ **Le projet de loi relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle** a été adopté le 27 septembre dernier à l'Assemblée nationale, en dérogeant à la règle d'or, votée dans la réforme ferroviaire, qui vise à limiter l'endettement de SNCF Réseau. Le Gouvernement a justifié cette dérogation par le fait que de nombreux investissements amélioreront le réseau existant (sur les 32 kilomètres d'infrastructures du projet, 24 sont sur le réseau existant), et que le montant et les risques pour SNCF Réseau dans ce projet sont réduits !

↳ Alors que l'Etat ne reprendra pas la dette ferroviaire, il va sauver **Alstom** et le site de Belfort en mettant encore à contribution le groupe public ferroviaire.

L'État commandera 15 TGV pour assurer des liaisons Intercités sur l'axe Bordeaux-Marseille. Les commandes validées par SNCF portent sur l'achat de 20 locomotives diesel, qui seront utilisées pour le remorquage de trains en panne, et de 6 TGV dédiés à la liaison Paris-Turin-Milan.

Le montant total de la commande dépasse largement 500 millions d'euros.

Même s'il fallait bien sauver Alstom, le plan de sauvetage est un plan industriel artificiel. Il aurait plutôt fallu auparavant que le Groupe Public Ferroviaire, ses filiales, l'état et les Régions lissent davantage les commandes et se concentrent sur de la production française. Bref pour la filière ferroviaire dans son ensemble, il faudrait aussi un Etat plus stratège sur le long terme.

↳ **La première faillite d'un Partenariat Public Privé ferroviaire**, TP Ferro assurant l'exploitation des 44 km de la LGV Perpignan/Figueras faute de trafic suffisant, et la reprise par les deux GI historiques (SNCF Réseau et l'ADIF) augurent vraisemblablement de nouvelles charges financières pour SNCF Réseau ...

DETTE



Dans ces conditions, pour l'UNSA Ferroviaire, demander toujours plus d'efforts de productivité aux salariés des fonctions supports et des établissements est devenu dangereux, non pertinent et est de plus en plus mal accepté.



CHSCT INFRAPOLE PACA

Le CE s'étant prononcé avant l'été contre le découpage à 3 CHSCT, l'Inspection du travail avait été saisie et a rendu sa décision : **maintien de 5 CHSCT** comme avant les élections de 2015. Après la suppression d'unités dont dernièrement celle de Gap, la volonté de calquer le découpage des CHSCT sur celui des nouvelles unités aux dimensions gigantesques n'a donc pas été validée par l'Inspection du travail.

L'UNSA Ferroviaire a appris que la **Direction de Maintenance et Travaux a décidé d'exercer un recours contre la décision prise par l'Inspection du Travail**. C'est encore un très mauvais signe envoyé aux agents.

FONCTIONS SUPPORT

Matthieu CHABANEL indique que chaque EPIC a le devoir d'une meilleure efficacité, qu'il convient de repenser nos processus (éviter les doublons par exemple). Pour autant, il ne s'agit pas de supprimer du personnel sans faire au préalable une revue du travail à effectuer.

L'UNSA Ferroviaire a alerté Matthieu CHABANEL sur l'incapacité des Agences Paie et Famille à assurer toute la charge de travail qui leur incombe. Les pôles RH des établissements sont également très chargés et ne vérifient pas ou pas suffisamment les soldes des agents.

Résultats : de nombreux défauts de paiement. Tout cela crée des irritants pour les agents.

Alors que vont arriver les titres-restaurant et le prélèvement à la source de l'imposition, les agents sont inquiets de toutes ces erreurs. **L'UNSA Ferroviaire demande à SNCF Réseau de tirer le signal d'alarme auprès de l'EPIC de tête et de renforcer les pôles RH des établissements Maintenance et Travaux.**

Les agents ne doivent plus attendre des mois pour recevoir leurs indemnités et allocations, notamment en cas de changement de poste, de grade, de résidence, de situation administrative. La GIR et La PRIME ne doivent plus être payées avec des mois de retard.



LE SAVIEZ-VOUS ?

GARES & CONNEXIONS



D'ici la fin de l'année, un rapport sur les gares sera présenté. La transformation de Gares & Connexions en EPIC ou bien **la création d'une filiale « Gares » rattachée à SNCF Réseau est envisagée.** Pour l'UNSA Ferroviaire, il est essentiel de garder de l'unité et de la cohésion.

NOUVEAU TEXTE RH

A noter la parution du nouveau RH 00043 « Cessation de fonctions des agents du cadre permanent » en date du 01 10 2016. A retrouver sur Syspre, notamment si vous comptez donner votre préavis de départ en retraite.

COMPTE EPARGNE TEMPS

Pensez à placer vos jours avant la fin de l'année. Attention, le régime à 18 RQ art 55 du RH 00077 n'est plus repris dans le futur texte, et c'est donc la dernière année que les agents sans tableau de service des établissements génèrent des RQ, lesquels sont épargnables.



FORFAIT-JOUR

Une expertise de la DAR (Direction Audit & Risques) sur initiative de la Direction, et une expertise Sécafi demandée par les OS au sein du Comité Central du GPF sont en cours.

Pour l'UNSA Ferroviaire, le Forfait-Jour doit être une alternative équitable et moderne au Titre III du RH 00077, garantissant confort et souplesse de travail aux salariés. Le texte de l'accord ne peut pas être défini dans la précipitation. Celui-ci doit être garant d'une réelle autonomie et d'un équilibre vie privée-vie professionnelle.

L'UNSA-Ferroviaire, créateur de lien social, travaille à votre service.

Directeur de la publication : Didier Mathis

Membres du Comité de rédaction : Nadine Thévenot, les élus UNSA du CE M&T

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