

Sommaire

Page 1

- Nouvelles LGV

Page 2

Echos du CE
- Politique emploi
- Dette
- Prisme

Page 3

- Projet d'évolution des établissements INFRALOG PDL et BZH
- Année de rupture
- Plus grand chantier d'Europe
- Rapport Eckwersheim

Page 4

- Forfait jour
- Agil RH

NOUVELLES LIGNES À GRANDE VITESSE EN 2017 !

Elles sont au nombre de trois, actuellement en construction : Sud Europe Atlantique, Contournement Nîmes Montpellier (ligne mixte Fret/TGV), Bretagne Pays de Loire.

Elles bénéficient d'un financement issu de Partenariats « Public-Privé » (PPP).

Sud Europe Atlantique, construite par LISEA (groupe Vinci)

1005 M€ ont été versés par SNCF Réseau pour la ligne et 613 M€ sont investis pour les raccordements et rénovations d'installations nécessaires.

MESEA (groupe VINCI) sera le gestionnaire d'infrastructure avec un agrément de sécurité EPSF pour la maintenance & travaux.

LISEA, concessionnaire, percevra les péages de SNCF Mobilités.

La concession est de 50 ans.

Contournement Nîmes Montpellier, construit par OC'VIA (groupe Bouygues/Colas)

Aucun financement de SNCF Réseau pour la construction de la ligne. 440 M€ sont investis pour les raccordements et rénovations d'installations nécessaires.

OC'VIA sera le gestionnaire d'infrastructure avec agrément de sécurité EPSF pour la maintenance & travaux.

SNCF Réseau percevra les péages des Entreprises Ferroviaires de transport et s'acquittera d'un loyer pour la maintenance de la ligne auprès d'OC'VIA. La concession est de 25 ans.

Bretagne Pays de Loire, construite par Eiffage Rail Express

818 M€ ont été versés par SNCF Réseau pour la construction de la ligne.

561 M€ sont investis pour les raccordements et rénovations d'installations nécessaires.

OPERE (groupe Eiffage) sera le gestionnaire d'infrastructure avec agrément de sécurité EPSF pour la maintenance & travaux.

SNCF Réseau percevra les péages de SNCF Mobilités et s'acquittera d'un loyer pour la maintenance de la ligne auprès d'OPERE. SNCF Réseau s'acquittera aussi d'un loyer mensuel immobilier (1822,7 M€ au total). La concession est de 25 ans.

M€ : millions d'Euros

L'UNSA Ferroviaire constate que ces PPP sensés ne pas alourdir la dette de SNCF Réseau pèsent et pèseront lourd dans le budget de SNCF Réseau.

Par ailleurs les nouveaux Gestionnaires de l'Infrastructure vont devenir des concurrents directs de SNCF Réseau. L'UNSA Ferroviaire désapprouve ces montages financiers qui desservent le Groupe Public Ferroviaire et son personnel.



ÉCHOS DU COMITÉ D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX - RÉUNION DU 22 SEPTEMBRE 2016

EVOLUTION DE L'EMPLOI

Le périmètre des 43 établissements du CE (Infrapôles/Infralog hors IDF, ainsi que ESTI IDF, EIV, Directions M&T) compte **26 236 agents** (valeur mai 2016).



Le Métier Maintenance et Travaux est dans l'optique de **recruter 1200 personnes en 2016**.

SNCF Réseau peine néanmoins à trouver tous les candidats pour les métiers techniques.

Certaines alternances (métiers transverses notamment) constituent une aide apportée aux étudiants et une première expérience professionnelle mais ne visent pas le recrutement.

Par contre, les alternants en dispositifs « pilotés » sont prioritaires à l'embauche et préparés spécialement aux métiers ferroviaires. Néanmoins certains choisissent de ne pas rester dans l'entreprise.

L'UNSA Ferroviaire considère que nos métiers, leurs contraintes (mobilité, horaires, astreinte, pénibilité des métiers terrain, charge de travail excessive de l'encadrement), la qualité insuffisante du management vis-à-vis du personnel et les salaires ne font plus rêver. **Il faut redonner de l'attractivité à nos emplois et intégrer les attentes de la jeunesse.**

Le président du CE, Matthieu CHABANEL, considère qu'il ne faut pas s'interdire de recruter comme opérateurs, les candidats Bac +2 recalés dans le recrutement d'attachés techniciens supérieurs.

La répartition des recrutements entre CDI et Statut est due uniquement à l'âge des candidats, à l'exception de quelques diplômés très spécialisés et non reconnus dans les filières. Il serait discriminant de ne pas recruter un candidat parce qu'il a dépassé l'âge limite prévu au statut (30 ans avec quelques adaptations prévues en fonction de la situation familiale).

L'UNSA Ferroviaire considère que le processus d'embauche via les agences de recrutement est bien trop long, et que souvent les candidats sont déjà embauchés ailleurs lorsque le GPF leur donne enfin une réponse favorable.

Un processus raccourci de recrutement pour les cadres ayant déjà travaillé dans le GPF est lancé depuis septembre (alternants, intérim, CDD, stagiaires...). A suivre.

VOLTE-FACE DE L'ÉTAT FACE À SES RESPONSABILITÉS



La dette SNCF Réseau de 44 milliards reste à sa charge malgré les promesses des différents secrétaires d'Etat aux Transports. SNCF Réseau est sacrifié au bénéfice du déficit public. Cette « simple décision comptable » permet de ne pas augmenter le déficit public de 0,5 point de PIB, ce qui de facto se traduirait par une dépense maastrichtienne.

Cependant, elle **ne respecte pas la loi du 04 août portant réforme ferroviaire**, laquelle prévoyait dans son article 11 : « Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet, aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire et financière, un rapport relatif à la trajectoire de la dette de SNCF Réseau et aux solutions qui pourraient être mises en œuvre afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire. Ce rapport examine les conditions de reprise de tout ou partie de cette dette par l'Etat ainsi que l'opportunité de créer une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire ». **C'est là un très mauvais coup porté à SNCF ! L'UNSA Ferroviaire déplore cette annonce et reproche au gouvernement de se dédire.**

PRISME, ENCORE ET TOUJOURS

Trois chantiers prioritaires :

- Analyse des risques,
- Formation Facteurs Organisationnels et Humains
- Simplification de la documentation.



L'UNSA Ferroviaire approuve mais demande des actions concrètes et identifiables des agents.

PROJET D'ÉVOLUTION DES ÉTABLISSEMENTS INFRALOG PDL (PAYS DE LOIRE) ET BZH (BRETAGNE)

Nicolas ROUX DET ILOG PDL devient chef de projet. Dans l'immédiat, le projet nécessite de définir les contours des missions respectives entre Infralogs et Infrapôles, et d'effectuer une analyse de risques (peser avantages/inconvénients) pour mener ensuite une réflexion pouvant conduire à la structuration d'un **Infralog unique Bretagne-Pays de Loire**, dont le futur siège est déjà annoncé à Nantes.

Le Comité d'Établissement Maintenance & Travaux a été informé.

L'UNSA Ferroviaire désapprouve la création d'établissements gigantesques, suivra attentivement ce projet et restera à la disposition des personnels mis en difficultés par ce projet.

Matthieu CHABANEL indique qu'il a arrêté le projet grand Infralog Sud Est et qu'il est défavorable à la création de grands Infralogs à la taille des DMT (ATL, NEN, SE).

L'UNSA Ferroviaire craint néanmoins, pour la suite, la généralisation d'Infralogs à la taille des Directions Territoriales SNCF Réseau.

ANNEE DE RUPTURE ANNONCÉE PAR G. PEPEY

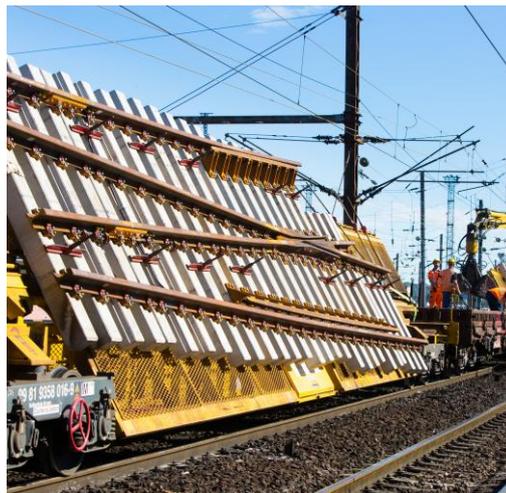
Le trafic voyageur de SNCF a reculé de 8,2 % dans les intercitys et de 4,3 % dans les TER, comparativement à la première moitié de l'année 2015. Les liaisons TGV enregistrent un recul de 1,7 %. Les attentats semblent avoir fortement impacté les résultats.

Aussi le 23 août, Guillaume Pepy a détaillé dans un entretien accordé aux ÉCHOS **les objectifs du groupe pour 2017, «une année de rupture» selon lui.**

SNCF se prépare à actionner des leviers d'efficacité économiques supplémentaires.

L'UNSA Ferroviaire attire l'attention sur les risques d'une politique de rigueur encore plus marquée.

SNCF MENE LE PLUS GRAND CHANTIER D'EUROPE



Avec 5,3 milliards d'euros investis en 2016 pour le réseau, plus de 1 500 chantiers engagés pour la modernisation du réseau, le groupe public ferroviaire mène «le plus grand chantier d'Europe».

Une campagne d'information inédite est lancée dans la presse pour rappeler la mobilisation de l'ensemble du groupe public ferroviaire.

L'UNSA Ferroviaire approuve cette communication destinée à faire connaître, du grand public, le travail des cheminots mais **rappelle aussi que le réseau a été trop délaissé ces vingt dernières années, faute de financement, faute de volonté politique. Pour l'UNSA Ferroviaire, l'effort doit aussi porter sur la maintenance quotidienne et pas seulement sur les travaux de régénération.**

ACCIDENT RAME D'ESSAI LGV EST

Concernant l'accident d'Eckwersheim, le cabinet Technologia a publié son rapport. **L'organisation des essais est jugée défailante**, en raison d'un manque de rigueur, d'une chaîne de commandement imprécise et de mauvaises pratiques. Le rapport pointe notamment des documents trop approximatifs, des liens de commandement entre Systra et SNCF peu cadrés, la présence de sept personnes en cabine, l'impossibilité de se conformer aux vitesses indiquées par le protocole lors de la phase de ralentissement. Le rapport soulève aussi la question de l'inactivation des systèmes du contrôle de vitesse.

LE SAVIEZ-VOUS ?



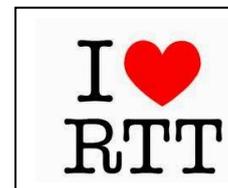
FORFAIT ANNUEL EN JOURS

Les discussions se poursuivent. Les bilatérales avec les organisations syndicales sont prévues fin septembre, puis une table ronde début octobre, avec une perspective de mise en œuvre en janvier 2017.

Forfait jour = souplesse ou contrainte ?

Ce dispositif qui pourra permettre à l'encadrement des établissements de continuer à disposer de 18 jours de repos, comme aujourd'hui avec les RQ, doit être encadré de clauses évitant toute dérive. Ce forfait sera basé sur 205 jours travaillés.

L'UNSA Ferroviaire défendra vos droits.



DÉMARCHE Agil RH

La fonction RH prend quatre engagements forts vis-à-vis du management :

*Simplifier,
Développer une SNCF des talents,
Libérer le management,
Rénover le dialogue social,*

A travers la gestion administrative, le recrutement, la formation, les parcours professionnels et la gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences.

L'enjeu est de renforcer les expertises RH, ainsi que l'engagement des salariés au service de notre compétitivité et de notre attractivité.

L'UNSA Ferroviaire demande à voir comment va s'affirmer cette volonté, considérant que l'expertise se perd aujourd'hui dans les services de la fonction RH, et que les Dirigeants de production ont aussi perdu de vue le développement de l'engagement de leurs salariés !

Le projet est ambitieux mais vraiment nécessaire car il faut changer le mode de management à SNCF Réseau !

Le management ne se résume pas à du commandement. Il faut former les managers aux process RH modernes, il faut que l'Entreprise s'ouvre aux évolutions de la société, il faut améliorer la qualité de vie au travail, afin que les salariés donnent le meilleur au service de l'Entreprise.

Oui à la performance du Ferroviaire mais pas au détriment de la qualité de vie du personnel. La performance doit bien être globale.



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>